CANOA DE TOLDA
SOCIEDADE SÓCIOAMBIENTAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO

<table>
<tr><td colspan="2">RELATÓRIO FINAL</td><td>NÚMERO DOCUMENTO
CT-RE-002-2008</td></tr>
<tr><td colspan="2">NOME DO PROJETO - EVENTO - ATIVIDADE
1ª. Viagem de Avaliação dos Impactos Causados Pelo Período de Baixas Vazões</td><td>DATA REALIZAÇÃO
12 a 23.04.2008</td></tr>
<tr><td colspan="2">CONVENIO – PATROCÍNIO – APOIO INSTITUCIONAL Sem convênio – Utilização de recursos próprios</td><td>No. CONTRATO
Sem contrato</td></tr>
<tr><td colspan="3">REALIZADOR (ES)
Canoa de Tolda – Sociedade Socioambiental do Baixo São Francisco</td></tr>
<tr><td>RESPONSÁVEL (EIS)
Carlos Eduardo Ribeiro Junior</td><td colspan="2">CARGO-FUNÇÃO
Presidente - Coordenador de Projeto</td></tr>
<tr><td>ETAPA(S):
Pré-produção, produção e pós-produção</td><td>STATUS:
Revisto em 27.05.08</td><td>USO:
Canoa de Tolda e divulgação</td></tr>
</table>

1. Introdução e antecedentes

A partir da decisão da CHESF- Companhia Hidro Elétrica do São Francisco – comunicada através dos faxes nº **SOC00382007** e **SOC0039207,** - de reduzir a vazão do rio São Francisco para cerca de 1.100 m^3/s[1] abaixo das barragens de Sobradinho e Xingó - num período de cerca de 4 (quatro) meses - que finda no próximo dia 30, a Sociedade Canoa de Tolda lançou um ofício circular onde claramente se posicionava contra tal medida, além de fornecer uma listagem cronológica de todos os antecedentes – com respectivos comentários – relativos à crise do colapso hídrico no Baixo São Francisco[2].

O sério quadro já existente no Baixo São Francisco, agora agravado, lamentavelmente não foi desta forma compreendido tanto pelo governo federal – e seus organismos e empresas como a própria CHESF, a ANA – Agência Nacional de Águas, o ONS – Operador Nacional do Sistema, a ANEEL – Agência Nacional de Energia Elétrica, e menos ainda pelo MMA – Ministério do Meio Ambiente e IBAMA, este último o licenciador da redução da vazão abaixo do estabelecido pelo Comitê da Bacia; pelos governos estaduais, cujas reações contrárias não foram satisfatórias, e menos ainda pelas prefeituras municipais do Baixo São Francisco, que até o momento, permanecem em silêncio oficial.

Todas as decisões, tomadas pelos reais gestores dos recursos hídricos do São Francisco, foram sacramentadas sem participação popular, engrossando ainda mais o passivo sócioambiental para com as populações das margens. Prevaleceram os relatórios e pareceres dos técnicos dos mesmos organismos e/ou empresas públicas que ditam as regras de manobras das barragens. Prevaleceram os parâmetros onde é a *demanda de energia* elétrica que deve ser atendida a qualquer custo – o que aliás vem ocorrendo desde a operação das primeiras barragens no rio São Francisco -, independente do fato de que a oferta deveria, rigorosamente, ser vinculada a limites estabelecidos – e não respeitados - por danos ao Baixo São Francisco – largamente comprovados e solenemente ignorados pelas políticas de estado para esta região.

Com base nesta situação, e além das diversas manifestações sobre a mesma por parte da Sociedade Canoa de Tolda, era inadiável que fossem devidamente elaboradas e divulgadas as impressões sobre o que se passa na região. Desta feita, por quem vê o rio da margem, de seu veio, ao nível do espelho d'água ou do pé da serra, sofrendo diretamente todas as conseqüências negativas do processo de degradação provocado pelas operações das barragens. Estas impressões aqui descritas são a versão documental das observações e avaliações obtidas em navegação recente em todo o trecho do Baixo São Francisco compreendido entre a foz e o alto sertão de Alagoas e Sergipe. Navegação esta que nada mais é do que uma atividade cotidiana, de um número enorme de moradores e passantes da região, seguindo – ou tentando-se seguir – as *carreiras*[3] tradicionais entre os diversos portos em todo o trecho baixo deste rio de São Francisco. Apesar de tudo, o rio ainda é meio de ligação.

[1] A vazão mínima estabelecida pelo plano decenal construído pelo CBHSF – Comitê da Bacia Hidrográfica do São Francisco é de cerca de 1.300m3/s.
[2] Ver Ofício Circular CT – 017/07 – 24.12.2007 **A Redução da Vazão no Sub-Médio e No Baixo São Francisco** em anexo ou no sitio www.canoadetolda.org.br.
[3] As carreiras são as rotas por onde devem passar as embarcações em determinado local ou região, onde o calado permite a navegação com segurança.

Ainda que colocando em risco calculado e moderado a canoa de tolda Luzitânia[4], reconhecidamente um dos mais importantes símbolos do patrimônio afetivo, histórico e cultural do Baixo São Francisco, parte integrante de sua paisagem, foi entendido que era fundamental que a viagem de avaliação fosse feita a bordo da mesma, posto que trata-se do exemplo remanescente de um modelo de embarcação que ao longo de dezenas de anos foi sendo adaptada às condições de navegação no rio de baixo.

É importante que fique explicito que a convivência das populações ribeirinhas – rurais e mesmo as das cidades maiores das margens - do Baixo São Francisco sempre esteve ligada à observação dos sinais naturais que anunciavam cheias, vazantes, trovoadas, as carreiras d'água, épocas das aparições das mais variadas espécies de peixes, o enchimento das várzeas. Sinais estes que até a implantação das grandes barragens seguiam o ritmo e a temporalidade de uma outra escala de tempo, hoje vista como obsoleta, sem lugar no mundo dito desenvolvido. Por sua vez, este "tempo lento", como já mencionou Milton Santos[5] permitia a gradativa adaptação dos diversos modos cotidianos às mudanças, também gradativas, das alterações do rio e seu impacto natural em entorno, na vida de cada um.

Com a advinda das operações e manobras de barramentos, do controle das vazões planejados e decididos longe daqui, à completa revelia dos interesses das populações locais, e atendendo a um modelo intitulado pelas políticas públicas de desenvolvimento econômico, a realidade da região do Baixo São Francisco foi profunda e gravemente - e permanece - sendo alterada de forma negativa e muito provavelmente irreversível. O quadro atual a que se chegou, já bem exposto, é contundente, gravíssimo, gerador de conflitos que só tendem ao acirramento. É um panorama bem conhecido.

No caso particular da situação resultante dos 4 (quatro) meses de uma vazão incompatível com qualquer sustentabilidade e compromisso com as gerações futuras, mais uma vez prevaleceu a visão de quem pouco ou nada conhece da vida diária na margem desse rio, da necessidade de serem respeitadas e ouvidas as populações que aqui têm suas moradias.

Ainda no inicio de 2008 a Sociedade Canoa de Tolda encaminhou à ANA – Agência Nacional de Águas ofício[6] onde listava e quantificava os inúmeros prejuízos causados pelo quadro das baixas vazões, que impossibilitava a realização de diversos projetos desta entidade[7]. Em todos os projetos, nossa embarcação, a tradicional canoa de tolda Luzitânia, é elemento indissociável, sendo que está impossibilitada de navegar normalmente para atender a uma programação elaborada. Até a presente data não tivemos o ressarcimento solicitado[8].

Em contato mais recente com a ANA, em Brasília, antes da partida da canoa Luzitânia em 12 de abril passado, comunicamos que estávamos subindo até o sertão, para documentar a *nossa visão* da situação, uma vez que todo o processo de avaliações e decisões que nos levaram a esta calamidade foi exclusivamente apoiando nos pareceres técnicos dos cidadãos funcionários do órgão, vindos de Brasília, ou ainda dos técnicos da CHESF, etc.[9]. Daquele órgão, nesta conversação, tivemos o comentário de que *"os técnicos estiveram aí e não viram calamidade alguma"*...(sic), o que seria corroborado pelos relatórios que em seguida colocados na página da ANA na Internet.

Da parte da CHESF, também em contato mais recente, logo após a chegada a Brejo Grande, e para sacramentar nossa indignação com o que estamos vivendo, tivemos o eterno, enfadonho e desgastado comentário *..."de que a CHESF opera dentro de padrões estabelecidos e dentro de restrições rígidas...dentro de condicionantes...do que é permitido...e é importante que utilizemos o fórum do Comitê da Bacia para as discussões...as operações que permitiram estas vazões estão dentro das restrições estabelecidas pelos órgãos como o IBAMA, o ONS, a*

[4] Restaurada através do Projeto Canoa de Tolda, durante um período de cerca de 10 anos, e hoje, com suas navegações e projetos a ela vinculados, fiel depositária da até então em risco de extinção atividade naval tradicional e memórias naval e sócio cultural do Baixo São Francisco.

[5] *"A força dos fracos é o seu tempo lento"*...Milton Santos

[6] Enviado através do CBHSF, o ofício CT-008/08 de 31.01.2008, ao Sr. Joaquim Gondim, da Superintendência de Usos Múltiplos.

[7] A impossibilidade da realização dos projetos Cine Beira Rio® - Cinema Itinerante do Baixo São Francisco; Rota das Canoas® - Navegações Tradicionais do Baixo São Francisco (dentro de atividades ligadas ao Programa TRAF – Turismo Agrícola na Agricultura Familiar); navegações de rotina da canoa de tolda Luzitânia como parte de sua reintegração à paisagem do Baixo São Francisco, elemento básico e da alto valor do patrimônio afetivo de todas as populações da região.

[8] Através do ofício CE-SOC-029/2008 de 07 de maio de 2008 (recebido no dia 12 de maio de 2008), a CHESF comunica que não poderá atender ao ressarcimento dos prejuízos, conforme a nota de rodapé de no. 06 acima, pois, segundo a empresa, não há previsão de recursos para situações desta natureza. Assina o ofício o Sr. João Henrique de Araujo Franklin Neto da Superintendência de Operações e Contratros.

[9] Ainda que tenhamos a figura do Comitê da Bacia do São Francisco, ainda assim é fundamental e indispensável que sejam conhecidas e ouvidas – e respeitadas suas posições - as diversas populações do Baixo São Francisco. Isto nunca ocorre.

ANA...já tivemos avanços neste diálogo"...

Vindo ainda da CHESF, lembramos que recentemente o presidente da empresa, o Sr. Dilton da Conti voltou a mencionar o projeto da Barragem/UHE de Pão de Açúcar, AL[10] em entrevista para a imprensa. Trata-se de uma manifestação extremamente infeliz, unilateral, sobretudo em seguida a discussões[11] das quais participou a Sociedade Canoa de Tolda expondo a irrealidade do projeto, seu caráter inegociável, sua violência sob todos os aspectos. A volta de tal empreendimento como tema em momento atual é grave, e reforça a avaliação que podemos fazer sobre o pouco interesse, por parte do governo federal e seus órgãos e empresas que atuam no São Francisco, em uma forma de convivência de respeito para com as populações das margens.

É, portanto, dentro deste panorama que a viagem de avaliação em todo o Baixo São Francisco foi elaborada e realizada pela Sociedade Canoa de Tolda, justificando a devida e inadiável reflexão sobre o passado (recente), presente e o futuro de nossa região.

2. Objetivos e Justificativas

2.1 Objetivo geral

Observar e documentar os diversos impactos – socioambientais e físicos – causados pela manutenção de vazões hídricas de 1.100 m3/s[12] no Baixo São Francisco – entre a foz e o alto sertão de Alagoas e Sergipe – entre janeiro e abril de 2008.

2.2 Objetivos específicos

a- Avaliar as condições de navegabilidade no trecho baixo do rio São Francisco – entre a foz e a Boca do Saco[13];

b- Avaliar o quadro do assoreamento na calha do baixo São Francisco entre a foz e o alto sertão;

c- Avaliar o processo erosivo;

d- Recolher as impressões de moradores das populações ribeirinhas;

e- Coletar e organizar subsídios para que sejam adotadas medidas legais que defendam os interesses das populações atuais e futuras do Baixo São Francisco;

f- Tentar compreender a forma como são feitas as avaliações do quadro de nossa região por parte dos técnicos vinculados à CHESF, ANA, ANEEL, ONS e MMA/IBAMA.

3. Estratégias de Ação

3.1 Pré-Produção do projeto

Durante cerca de dois meses anteriores a data prevista para a viagem, a canoa Luzitânia foi preparada para sua segunda a missão de volta ao sertão[14]. A embarcação foi colocada em seco em Piaçabuçu, AL, onde foi

[10] Segundo o Sr. Mozart Arnaud, um dos diretores da empresa, durante a 11ª. Plenária do Comitê da Bacia do São Francisco, o estudo de inventário se encontra finalizado.

[11] Em 2004 a Sociedade Canoa de Tolda foi chamada para expor posição sobre o projeto na CTAP – Câmara Técnica de Análise de Projetos, do CNRH – Conselho Nacional de Recursos Hídricos, em Brasília, DF.

[12] Houve um pequeno período, já em meados de abril, onde tivemos um acréscimo da vazão, que foi, no entanto, retornada aos 1.100 m3/s no dia 19 de abril.

[13] A Boca do Saco, logo abaixo do povoado Jacaré, SE, é o inicio do trecho conhecido como "as pedras", que se estende até o porto da cidade de Piranhas Velha. Neste trecho, pela constituição rochosa do mesmo, além de sua grande profundidade, há menor dificuldade de navegação com vazões reduzidas.

[14] Entre outubro e novembro de 2007, durante 28 dias, a Luzitânia restabeleceu a rota de navegação entre a praia e o sertão do Baixo São Francisco, em viagem de apresentação da canoa pós-restauro.

feita revisão de seu casco, tendo sido o mesmo inteiramente repintado com tinta antiincrustante[15]. Diversas melhorias também foram feitas, como bancos, cabos de controle das bolinas, ferragens diversas, etc.

Ainda que com grandes dificuldades provocadas pela demorada tramitação do pedido de ressarcimento dos prejuízos advindos da impossibilidade de operar com as vazões de 1.100 m3/s e conseqüente liberação dos recursos[16], a preparação e logística da viagem foram perfeitamente realizadas, o que possibilitou, sem dúvida, o sucesso da iniciativa.

3.2 Produção

A produção desta ação consistiu na navegação entre a foz do São Francisco (municípios de Brejo Grande, SE e Piaçabuçu, AL) e o povoado do Mato da Onça, município de Pão de Açúcar, AL, onde a Sociedade Canoa de Tolda possui um núcleo de atividades desde 1997, e a volta ao município de Brejo Grande, SE, sede legal da entidade. O período da viagem foi compreendido entre os dias 12 e 23 de abril do corrente ano.

A viagem foi feita inteiramente a bordo da canoa de tolda Luzitânia, embarcação recém restaurada por esta entidade, cujas características principais são:

Canoa Luzitânia – Ficha técnica	
Comprimento (do casco apenas)	15,80 m
Comprimento (com a mastreação)	25,60 m
Boca (largura total)	2,44 m
Calado (condição leve/carregada)	0,45/0,80 m
Capacidade de carga	200 sacos (sacos de 60 kg – 12.000 kg)
Pontal	0,98 m
Área das velas	65 m2
Propulsão	Velas
Ano de construção	por volta da década de 10 do século passado
Tripulação	2 tripulantes (piloto e proeiro)
Passageiros	22
Construção	madeira
Período de restauro	entre 2000 e 2007

Toda a navegação de subida foi feita exclusivamente a vela, durante o dia, seguindo o regime de ventos da região e da estação, sendo que a navegação de volta, foi realizada inicialmente pela noite – pois os ventos são ausentes – e parte da manhã, com o uso do reboque com a lancha de apoio. Com a situação de degradação do rio é impossível a navegação a vela (de rio abaixo) de forma eficiente e segura entre Pão de Açúcar, AL e a Saúde (Santana do São Francisco, SE).

É importante considerar que no Baixo São Francisco os ventos gerais sopram do quadrante de Este, Nordeste, e Sudeste com variações locais de acordo com acidentes geográficos naturais (como morros, serras, ilhas, serrotes, gargantas, etc.) ou com interferências antrópicas (canaviais, zonas desmatadas, etc.). Durante a noite, e em casos particulares (trovoadas, por exemplo), pode haver a vinda de ventos de Oeste (os "ventos de cima"), moderados ou muito fortes. Nesta época do ano, considerada " inverno", os ventos são moderados, soprando na faixa de 10 a 15 nós, podendo haver rajadas mais fortes (as " refregas") também provocadas pelos exemplos de acidentes acima mencionados, ou pela passagem de nuvens carregadas (cúmulos) vindas do litoral. Em geral os ventos começam a soprar (o vento "cai") por volta das 09h00min, 10h00min da manhã, na região mais próxima ao litoral, sendo que tal regime pode ser observado até a jusante de Propriá, na região do Morro Vermelho. Na região de transição entre o agreste e o semi-árido (a "boca do sertão"), como Munguengue, AL e Escurial, SE, o vento pode se

[15] Tinta venenosa que impede a aderência de organismos nocivos ao casco (busanos, algas, etc.).
[16] A pré-produção e a produção do projeto aqui apresentado foram realizadas com recursos próprios da Sociedade Canoa de Tolda, a qual, ainda que enfrentando dificuldades, cumpriu corretamente seu compromisso.

manifestar ainda mais tarde. Já no alto sertão, pode se verificar, desde cedo, uma brisa muito fraca, com cerca de 5 nós já na madrugada. Há uma denominação local genérica para os ventos como de "norte", quando vindos da margem alagoana, ou de "sul", quando da margem sergipana.

Foi escolhida uma época de lua em sua fase cheia, para possibilitar a navegação noturna com maior segurança. Esta prática é corrente em todas as navegações a bordo da Luzitânia, seguindo o bom senso da navegação na região. Deve-se mencionar que a Sociedade Canoa de Tolda conta com experiência de navegação constante em todo o Baixo São Francisco desde 1997, acompanhando as modificações e deslocamentos das carreiras e croas (bancos de areia) e encalhes e remoções naturais de troncos, paus e destroços durante todo este período.

A época em que foi feita a navegação relatada é tida, tradicionalmente, como o "tempo em que o rio começa a voltar", ou seja, o início da baixa das vazões provocadas por cheias, sendo que as águas ficam toldadas sobretudo por trovoadas locais. Em condições normais, ainda haveria volume de água suficiente para a navegação com total segurança apesar da água turva.

Por esta razão, explicitamente, e como a grande maioria de todos os moradores do Baixo São Francisco – sem acesso às informações via internet, ou sem que as mesmas lhes sejam devidamente transmitidas da forma correta - não foi feita qualquer consulta sobre as vazões praticadas durante o período da viagem. Todos os procedimentos de navegação seguiram rigorosamente as técnicas do "movimento na margem", utilizadas por todos aqueles que utilizam o rio para seus deslocamentos.

Foram participantes da ação, os membros da entidade abaixo listados por ordem alfabética:

Antônio Felix Neto (Neto) – Morador do povoado Niterói, Porto da Folha, SE. Apicultor na região de Niterói e de Pão de Açúcar, e membro formal da Canoa de Tolda há vários anos, tendo participado de diversos projetos da entidade. É sua segunda navegação longa a bordo da Luzitânia, já tendo participado de parte da viagem de apresentação da embarcação em outubro e novembro de 2007. É hoje o responsável pela reestruturação de sistemas, sítio da internet da Canoa de Tolda e capacitação de nossos membros em informática.

Carlos Eduardo Ribeiro Junior – Divide sua permanência entre Brejo Grande, SE, Piaçabuçu, AL e o povoado Mato da Onça, AL . Projetista naval, sócio fundador da Sociedade Canoa de Tolda.

Daiane Fausto dos Santos – Pescadora de Brejo Grande, SE, membro da Canoa de Tolda e da Colônia de Pescadores Z16 de Brejo Grande. Já é sua terceira navegação de longo curso a bordo da canoa Luzitânia.

Maria Roziana Barreto dos Santos (Rosa) – Pescadora de Brejo Grande, SE, membro das diretorias da Canoa de Tolda e da Colônia de Pescadores Z16 de Brejo Grande, SE. É o seu primeiro embarque a bordo da Luzitânia.

3.3 Diário de bordo da canoa Luzitânia

Com o objetivo de facilitar a compreensão deste documento, e conhecer a forma de operação da entidade foi adotada a forma cronológica tipo diário de bordo, com os relatos dos eventos e impressões sobre os mesmos.

1°. Dia (12 de abril – sábado)

De Brejo Grande, SE a Ilha do Gondim, porto de S. Zé Moré, través do Bongue, Ilha das Flores, SE

Porto de Brejo Grande, SE. Na parte da manhã foi feito o embarque final de materiais e equipamentos para a viagem a bordo da canoa Luzitânia. Estes preparativos já haviam sido iniciados há dois dias antes, para que tudo fosse executado com calma. Aguardávamos a chegada de Neto, vindo de Pão de Açúcar, que se encontrava retido por problemas de força maior. Ainda na parte da manhã, bem cedo, foram feitas as compras de víveres frescos na feira de Piaçabuçu, AL (a feira se realiza todos os dias de sábado no centro de Piaçabuçu).

Por volta das 11h20min Neto chegou a Brejo Grande e foi feito o almoço na sede da Canoa de Tolda. Logo em seguida tivemos a chegada de Rosa, que se juntou à tripulação para o arranjo final de todo o material a bordo da canoa Luzitânia.

Com todo o trabalho de embarque finalizado, e para ganharmos tempo, deixamos o porto às 16h33min, optando por descer o canal de Brejo Grande[17] até o canal da ilha do Monte, aproveitando em seguida a maré que enchia[18], para nos ajudar a subida para o primeiro pernoite. O vento soprava de ENE, fraco, cerca de 10 nós, com tendência a enfraquecer.

Foi contornada a ilha da Tereza (que forma o canal de Brejo Grande, abaixo da ilha do Gondim), que está rapidamente, em sua borda no canal principal do São Francisco (conhecido como "rio Grande" ou "rio de fora"), sendo devorada por violento processo de erosão. Nesta margem da ilha, com raras exceções, o desmatamento é generalizado – o que aliás se verifica em todo o Baixo São Francisco. Mesmo na extremidade "de cima" da ilha, onde há uma certa presença de mata secundária, mangueiras, embaúbas, cajazeiras, ingazeiras, aningas e outras espécies, a erosão é incontrolável.

Ao mesmo tempo, verifica-se (provavelmente com o material transportado da zona de erosão mencionada acima), o prolongamento de duas croas, agora duas verdadeiras ilhotas, a jusante da ilha da Teresa, na entrada inferior do canal de Brejo Grande, e no través da propriedade conhecida como Bandarra (Brejo Grande, SE) respectivamente. Tais ilhotas estão com suas superfícies cobertas com capim enraizado, calumbis, aningas, varas-de-bode e outros tipos de vegetação. Com o curso do rio correndo em baixíssimas velocidades, é impossível a não fixação destas croas, além de qualquer processo natural que impeça sua evolução em "ilhas".

Prosseguindo a viagem, sempre com o vento tendendo a morrer, chegamos ao través da ilha do Gondim (a maior das ilhas nesta região do Baixo São Francisco, abrangendo os municípios de Brejo Grande, Piaçabuçu e Ilha das Flores – mas juridicamente vinculada à comarca de Piaçabuçu, AL), na margem voltada para o município da Ilha das Flores, SE, mais exatamente no través do povoado Bongue (Ilha das Flores). Fundeamos às 18h29min, no porto em frente à propriedade do S. Zé Moré, morador antigo do local, que junto com sua família produz banana, mangas e arroz, dentre outros produtos, que são comercializados por seus filhos nas feiras de Piaçabuçu, AL, Brejo Grande, SE e da Ilha das Flores, SE, respectivamente aos sábados, domingos e segundas-feiras. A navegação foi muito tranqüila, com um trecho noturno, muito bem clareado pela lua crescente.

> **Nota** – É indispensável a observação de que a percepção física (...*"o rio tá com pouca água*...") do menor volume de água em função da baixa vazão na região da foz, abaixo de Penedo, é dificultada pela forte influência das marés[19]. Não há referenciais conhecidos como marcas em pedras, leito do rio a descoberto, etc. Em geral, tal conhecimento é gerado por outros indícios como a pouca velocidade da correnteza (..."*o rio está sem carreira nenhuma*..."); a flagrante maior influência das marés sobre a correnteza (..."*veja que a maré de enchente coloca a balsa que vem lá para cima...tem mais força que o rio*..." ou ..."*oi os balsero subino de rio acima*"...); a penetração de plantas marinhas dentro do estuário a pontos nunca antes verificados; o aumento da salinidade da água, comprometendo o seu uso em povoados como o Cabeço, Saramem e Resina – incluindo trecho do riacho da Paraúna – em Sergipe, e Pixaim e Potengy em Alagoas. Estas observações são sacramentadas sempre pelos mais velhos (com idade superior a 40 anos), que conheceram os períodos anteriores ao barramento de Sobradinho e as demais barragens que vieram em seguida.
>
> Uma referência visual importante que mostra a "fraqueza do rio" é o recuo de dezenas de metros da linha da costa no povoado Cabeço recentemente. O depoimento de Da. Adaí, a mais antiga moradora do Cabeço, com cerca de quase 80 anos é muito objetivo, sobretudo pelo conhecimento de sua insistência em permanecer no local há anos: *..."meu filho, desta vez eu já estou arrumando a tralha...o mar está chegando mesmo, já bateu no curral, está quase rasgando o mangue, e não vai sobrar nada não...agora lhe digo de certeza: não vai sobrar mais nada, e neste inverno ninguém não se assuste não se o mar vier lamber o pé da igreja..."*
>
> Há um estudo que vem sendo feito pela equipe da UFAL, pelos professores Arno Marshmann e Paulo Peters, de acompanhamento e avaliação da cunha salina, sob solicitação da CHESF, que no entanto jamais foi devidamente divulgado. A Sociedade Canoa de Tolda já solicitou cópia de todos os relatórios através de ofício encaminhado ao Sr. Franklin, do SOC[20].

---

[17] A Luzitânia, quando em Brejo Grande, fica fundeada no porto conhecido como Porto da Marinha, o porto mais a jusante da zona urbana. Este porto, na verdade, consistiu no aterramento de um riacho – até hoje existe um braço do mesmo, completamente degradado e sofrendo as mais diversas agressões – que seguia do canal de Brejo Grande, até o local da feira. Era um canal que servia de acesso para as embarcações fazerem seus descarregos e embarques de material. Ver a dissertação de mestrado do Prof. Luiz Mott, sobre a Feira de Brejo Grande, que fala da pujança do comércio na cidade, antes das barragens.

[18] No Baixo São Francisco há influência de maré verificada até a localidade da Saúde (Santana do São Francisco, SE). Até a cidade de Penedo, AL, é possível – e aconselhável - o aproveitamento da maré nas navegações, prática secular utilizada por pescadores, barqueiros, lancheiros e antigos canoeiros de toda a região da foz, conhecida como " a praia".

[19] Temos ainda na região duas várzeas significativas, que adentram consideravelmente tanto em Sergipe como em Alagoas, respectivamente as várzeas do rio Betume e da Marituba, por onde a água se espalha nas marés altas e durante os períodos de cheias.

[20] A cópia (em mídia eletrônica) do relatório parcial (período de 2005 a 2007) foi recebida em 12 de maio de 2008.

2º. Dia (13 de abril - domingo)

Da Ilha do Gondim, porto de S. Zé Moré, través do Bongue, Ilha das Flores, SE até o encalhe na Croa ao largo do Xinaré, Penedo, AL

A rotina a bordo da Luzitânia consiste em levantarem-se todos muito cedo, para a distribuição de atividades, onde todos colaboram se revezando, independente de cargos, e/ou hierarquias dentro ou fora da entidade. Às 08h36min o ferro foi levantado, e aproveitando o primeiro sopro do vento, fomos subindo colados à margem da ilha do Gondim. O vento fraco, de ENE, cerca de 5 a 10 nós, ainda não era muito estável.

Neste trecho da margem da ilha do Gondim, há uma situação de conservação da margem que pode ser considerada medianamente razoável, se comparada com outras zonas de margens em todo o Baixo São Francisco. Porém tanto a erosão como o assoreamento são cada vez mais evidentes. Em algumas propriedades, como na localidade conhecida como Ilha do Cachimbão (praticamente em frente à cidade da Ilha das Flores), houve um desmatamento em frente à residência do proprietário, que hoje se vê as voltas com ações que não surtirão qualquer efeito: derrame de cascas de coco, sacos de areia, pneus e outros dispositivos que não só não controlam absolutamente nada, mas também degradam o local. A residência do cidadão está com seus dias contados.

Em outros trechos gravemente assoreados, sempre junto à margem da ilha do Gondim, com a água cada vez mais clara (sem material de aluvião transportado), temos o crescimento acelerado de vegetação (junco, capins, rabo de raposa, e outros). Os pescadores aproveitam tais croas para a pesca de camarões com covos (feitos em sua maioria com garrafas PET[21]).

Ao cruzarmos o povoado Serrão, na margem sergipana, demandamos o canal que nos leva ao povoado da Ponta Mofina (município de Penedo, AL). Este caminho significa considerável redução no percurso, ao invés de seguir contornando por Sergipe, passando pelo povoado Betume.

A partir da Ponta Mofina, há duas possibilidades:

a) ou segue-se por Alagoas, pelos canais rentes aos canaviais (que ocupam até o derradeiro milímetro de terra da margem, sem qualquer respeito – prática corrente em todo o Baixo São Francisco – ao que possa ser uma mata ciliar) até abaixo de Penedo (é a rota quando o vento é forte, o mar se forma, e há calado suficiente para passar, pois por essa rota, abaixo de Penedo há um forte crescimento de bancos de areia)

b) ou corta-se pelo canal que vai ter logo abaixo do morro do Aracaré (Neópolis, SE), já se colocando com facilidade para a entrada na carreira do Carrapicho, e passar com segurança sob a linha de alta tensão da CHESF.

Como o tempo estava favorável (vento e mar[22] calmos), seguimos pela segunda opção. Tendo toda a atenção para a formação de uma grande croa a jusante do morro do Aracaré, localizada praticamente no meio do rio (braço de Sergipe), com cerca de 0,30 m de calado em sua maior parte. Esta croa vem crescendo rapidamente, e só é visível com a água clara, ou quando determinados sinais na água indicam a sua presença.

Com a água relativamente calma, mas já mais turva, vê-se o “quebrante”[23], que naturalmente delimita o perímetro da croa.

Esta croa foi deixada por boreste[24] – rumo obrigatório para embarcações de maior porte como a Luzitânia – em rumo direto para a fazenda abaixo do morro do Aracaré – o canal é mais profundo na zona mais próxima a margem.

Uma vez deixado para trás o morro do Aracaré, a rota natural, em direção ao canal do Carrapicho é praticamente colada a Sergipe.

A passagem da Luzitânia próxima a terra, numa tarde calma, bonita, como sempre torna-se motivo de gente parando para admirar. Ao longo do cais de Neópolis diversas pessoas se colocavam para apreciar a passagem da embarcação. Os diversos pescadores fundeados em pequenos barcos ao longo do caminho – em frente a cidade –

[21]Esta técnica de pesca é caracterizada pela a ausência de qualquer controle do tamanho dos espécimes capturados, em sua larga maioria exemplares de porte muito pequeno, fêmeas ovadas freqüentemente. Temos ainda que os covos que são considerados “velhos”, são abandonados no local, ou, jogados à margem simplesmente. O discurso que “justifica” a captura de pequenos e/ou jovens exemplares, de camarão, caranguejos ou de peixe, é generalizado em todo o Baixo São Francisco: “se eu não pegar o outro vem e pega...”

[22] As expressões ...”mar calmo...” ou ...”mar com maretas...”, se refere, ainda que sendo no caso a navegação fluvial, ao jargão comum em todo o meio naval (marítimo e fluvial), ao estado da superfície das águas.

[23] Termo designado para as pequenas ondulações da água que se formam em geral na borda inferior (a jusante) da croa, do banco de areia. De acordo com as condições de vento, vazão do rio, luminosidade e posição do sol, pode ser mais ou menos perceptível, sendo no entanto necessária a devida experiência em navegação na região para a sua perfeita identificação.

[24] Boreste – termo naval para identificar o lado, a borda direita da embarcação. O lado esquerdo é denominado bombordo.

acenavam e faziam comentários facilmente audíveis de bordo como: *...”pense numa coisa bonita que é de se ver uma canoa assim no rio...”; ...”que tempo que eu não colocava os olhos numa tolda”...; ...”andei tanto em canoa assim, prá praia, pro sertão...”; ...”essa é a canoa que passou por aqui rebocada afundada e foi terminada lá em Brejo Grande...”* .

Com o povoado da Passagem pelo través, tem-se que encostar à ilha do Aurélio, entre o Carrapicho[25] e a Rocheira (Penedo, AL), onde está situada a torre central da linha de alta tensão da CHESF. Normalmente a passagem com os panos em cima é feita com a canoa colada à margem direita da ilha – margem esquerda da carreira do Carrapicho – para que não haja problemas junto aos cabos elétricos. Porém exatamente na zona sob os cabos verifica-se a formação de um extenso banco de areia – originado na margem direita da ilha – que avança em direção ao Carrapicho. Exatamente na posição contrária há uma formação rochosa, com cascalhos e cabeços de pedra, o que deixa uma canal cada vez mais restrito navegação.

Já a outra passagem possível para fazer o percurso pelo lado de Penedo, seja subindo o rio ou vice-versa, fica impraticável para embarcações médias e grandes na condição das vazões atuais. Trata-se de um canal que foi rasgado pelo rio há alguns anos, que parte – ou chega, de acordo com o sentido do percurso -, no lado alagoano, em frente ao Bairro Vermelho e Rocheira, tendo a outra barra pouco acima da cidade de Santana do São Francisco. Oferece risco a navegação nas condições atuais. Este canal secundário entre a carreira do Carrapicho e a carreira de Penedo vem sendo constantemente assoreado pela erosão violenta em suas duas margens, sobretudo na margem de baixo.

Foi feita a passagem sobre a croa com todo o cuidado, vendo-se nitidamente o fundo de areia, mesmo com a água turva pelas chuvas na região.

Mais acima, chegando próximos ao povoado Saúde, a carreira está consideravelmente estreita pelo avanço de um grande banco de areia. Esta croa está repleta de plantas aquáticas onde, por sua vez, os pescadores locais a encheram de covos e varas de covos. Também nesta zona a navegação é restrita.

Tivemos em frente às barracas ditas “projeto turístico” e instaladas inadequadamente sobre a croa – que já está sendo devorada pela erosão – do povoado, o encontro com S. Antonio Macedo, de Neópolis, que passeava com sua esposa a bordo de seu barco a motor de nome Zeus. S. Antonio é conhecido nosso há vários anos, possui uma lanchonete em Neópolis, e acompanhou a história da Luzitânia, e conhece diversos de nossos amigos canoeiros. O encontro com S. Antonio foi particular, pois era um final de tarde, e ao nos ver – ele se encontrava mais acima da posição da Luzitânia, que vinha com os dois panos desgalhados – veio em nossa direção, manobrou seu barco e seguiu um bom trecho bordo a bordo, aplaudindo, dizendo palavras de agradecimento, de admiração, e batendo no peito: *...”maravilha, lindo...obrigado por trazer esta canoa de volta para a margem...eu estou emocionado, o coração está batendo forte, pois achava que ia morrer e não ver isso nunca mais...parabéns...ainda bem que tem gente que sente paixão por estas coisas...não há coisa mais linda na margem...”* Era visível sua emoção, e, de nossa parte, não podia ser também diferente. Uma manifestação tão autêntica como a de S. Antonio Macedo, fazendo valer, mais uma vez, o esforço tão grande para recuperar esta embarcação.

O trecho entre as barracas da Saúde e a boca do largo (zona mais aberta que vai do Xinaré ao Morro Vermelho, do lado de Alagoas, e da Bomba ao perímetro Cotinguiba/Pindoba, em Propriá, margem sergipana) está ainda mais assoreado na zona a partir de cerca de 100 m da margem sergipana, em direção a Alagoas. A erosão na margem alagoana é muito acelerada, sendo claro o destino de uma grande casa de fazenda, em frente à fazenda Mãe Natureza (propriedade de Chico Barreto), acima do povoado Saúde: o barranco está cada vez mais próximo, é impossível agora o controle do processo erosivo, restando apenas contar os dias até a destruição total da edificação.

Neste trecho há ainda muitos “paus”[26] semi-submersos, visíveis, parcialmente visíveis, ou invisíveis (neste caso, pela prática na navegação local, é indispensável a observação de pequenas movimentações na superfície da água, o que denuncia a presença da galha submersa).

Quando adentramos no largo mencionado acima, tomamos a opção de seguir a carreira de Alagoas, como nas viagens anteriores, bem colados a margem esquerda do rio. Porém rapidamente ficamos tomados pela dúvida. A visão de todo o espelho d’água é dominada por dezenas e dezenas de “paus” encalhados, de uma margem a outra, configurando o processo de assoreamento galopante nos últimos meses. Com as águas do rio ainda sujas pelas chuvas locais, a navegação é extremamente delicada. Este sinal dos galhos e troncos de árvores encalhados de margem a margem é sintomático: trata-se de um processo normal quando na época das trovoadas, que com chuvas grossas tudo arrastam das terras. Porém, em situação normal, o rio estaria com a vazão mais elevada, arrastando os troncos de rio abaixo (e, naturalmente, os bancos de areia).

O que temos agora é uma situação muito diferente das condições encontradas em final de 2007, quando, mesmo

[25] Carrapicho é a denominação antiga da atual Santana do São Francisco, mas ainda normalmente utilizada pelas populações da região.
[26] Paus – denominação genérica a troncos, galhos, árvores, e destroços de madeiras encalhados dentro do leito do rio.

com a existência das extensas croas no centro desta região, ainda era possível a navegação por sobre as mesmas.

Para prosseguir nossa viagem nos vimos obrigados a desviar de inúmeros "paus", tendo um tripulante em permanência na proa da canoa para a observação dos sinais de suas presenças (ou ainda de quebrantes das croas). Com as águas ainda sujas, final de tarde com o sol baixo a ofuscar a visão, a navegação se revelou muito difícil. Como o vento estava brando, a canoa seguia com calma, o que diminui os riscos de impactos com danos maiores.

Ainda assim por volta das 16h30min, numa manobra para desvio de uma grande croa e de um "pau" na cabeça da mesma (vindos de Alagoas, buscando uma rota cortando o largo, em direção a Sergipe), ocorreu nosso primeiro encalhe. A canoa, pela força dos ventos, e mesmo em seguida a manobra para aproá-la[27], imediatamente se atravessou colocando-se de través tanto para o vento, como para a força da correnteza. De pronto abaixamos os panos, para sofrer menos a ação do vento, que assim teria apenas as obras mortas[28] como área de impacto.

Naquele momento alguns pescadores em um bote vieram nos oferecer ajuda, mas como havíamos manobrado rapidamente, foi possível empurrar a canoa de volta para baixo, livrando-a da croa. Os pescadores nos disseram que toda a região se encontrava completamente aterrada (já vinham acompanhando as passagens da Luzitânia por ali) e que as carreiras que sempre utilizávamos não mais eram possíveis. As únicas carreiras que permitiam a navegação para uma embarcação daquele porte eram coladas, cada uma delas às margens de Sergipe e de Alagoas, sendo que o canal por Alagoas era precário. Disseram ainda que desde as trovoadas de final de 2007 e inicio de 2008, havia um número enorme de "paus" enganchados de lado a lado, e desde o Morro Vermelho até abaixo do Xinaré. Deixaram claro que a situação era muito ruim, que *..."o rio está morto, seco...nunca o vi tão seco numa época destas...como é que pode uma coisa assim?!...*"

Como a tarde findava (era muito difícil de navegar buscando o canal já com pouca luz), decidimos fundear ali mesmo, já fora da croa, para seguir a viagem no dia seguinte, sem maiores riscos.

Fizemos uma rápida revisão na canoa, onde não havia danos graves provocados pelo encalhe. O prejuízo maior (que iria se agravando com os encalhes posteriores) era o desgaste da tinta antiincrustante do fundo, "lixada" pela areia da croa.

Esta constatação, e visto o custo alto de tal pintura, fora o trabalho de colocar uma canoa como a Luzitânia no seco, nos deixou profundamente aborrecidos, nos levando a tomar a decisão de encaminhar ofício/aditivo ao nosso pedido inicial de ressarcimento pelos prejuízos causados pelas baixas vazões.

3°. Dia (14 de abril – segunda)

Da Croa ao largo do Xinaré, Penedo, AL ao Povoado Tibiri (São Brás, AL)

Levantamos ferro às 08h33min, e, seguindo a indicação dos pescadores da tarde anterior, seguimos com todo o cuidado colados a margem de Alagoas. O vento estava muito fraco, abaixo dos 10 nós, vindo de E, N, ENE. A canoa tinha apenas a força para romper, muito vagarosamente, a correnteza. O sol muito forte, nuvens esparsas.

Seguimos assim até o pé do Morro Vermelho, onde, de terra, o Jairo, um dos proprietários (povo de S. Assis de Penedo), nos chamou, para alertar sobre as croas mais acima, no meio do rio. Aconselhou que seguíssemos colados a Sergipe ou a Alagoas, pois uma canoa deste porte não passaria pela zona aterrada. Como estávamos praticamente parados, com a velocidade da canoa quase igual à carreira da água, pudemos ainda conversar um pouco. Jairo estava ciente de que passaríamos, pois sendo irmão de Junior (tem uma loja de fotocópias em Piaçabuçu, com a esposa, a Neide), fora avisado. Nesta conversa lembrou *..."o velho Eduardo da Paladina*[29] *não gostava de jeito nenhum de passar de junto do morro vermelho...dizia que ficava muito sombreado, atrasando a viagem"*...

Ficamos um bom par de horas neste trecho, sendo que por diversas vezes o vento se acabava por completo, e éramos obrigados a abaixar o ferro, para não perder altura. Logo em seguida, com o vento chegando, levantávamos o ferro e subíamos mais um pouco. Já por volta do meio dia o vento se estabilizou, mas sempre fraco, e conseguimos subir devagar. Subimos colados a Sergipe, onde a situação da margem com as marcas escalonadas das manobras das vazões era flagrante.

---

[27] Aproar – jogar a proa da embarcação contra o vento, para fazê-la parar, ou pairar num determinado ponto.

[28] Obras mortas – áreas de uma embarcação acima da linha d'água (linha de flutuação).

[29] Paladina – canoa de tolda de cerca de 350 sacos – ainda a vimos navegando, mas já muito deteriorada – que naufragou no porto do Bonsucesso, Poço Redondo, SE, em 1998. Foi completamente destruída pelas pessoas do povoado, que retiravam pedaços de cavernas, mastros, etc. para diversos usos. Esta canoa, quando ativa, fazia a linha entre as salinas e o sertão.

Acima do Morro Vermelho, o rio faz uma grande guinada para oeste, próximo ao povoado Tapera. Neste ponto temos uma zona que do final de 2007 para cá ficou completamente comprometida pelo assoreamento. Todas as carreiras até então existentes, e que seguiam praticamente por Sergipe até a ponte de Propriá, sofreram enormes transformações. O número de "paus" enganchados nos bancos também é muito grande. Com o sol já mais baixo, ofuscando completamente, a navegação era difícil pois a percepção dos quebrantes e rebojos de paus submersos era muito dificultada. Ainda assim, preferimos seguir – supondo que haveria a costumeira carreira – ainda que aterrada – por Sergipe.

Ao chegarmos na altura (pelo través) do dique da Codevasf no lado de Sergipe, buscamos a carreira tradicional, que seguia até o pé da croa que tem início um pouco abaixo do morro onde está localizado o Hotel Velho Chico. Porém, não encontrávamos a passagem. Esta busca difícil, com muitas dúvidas nos levou a novo encalhe em uma grande croa no meio do rio, sobre a qual vários paus se encontravam completamente fora da água. Da mesma forma que no Xinaré, no dia anterior, abaixamos os panos para facilitar as manobras. Descemos para fora da canoa, com a água abaixo da coxa, e empurramos a canoa pela borda do barranco da croa, buscando o canal, em direção ao lado sergipano. Nossa preocupação era com o tempo passando, sabendo que teríamos dificuldades para passar além do Porto Real do Colégio.

Conseguimos, apesar das dificuldades, e sempre nos preocupando com a perda de tinta do fundo (mais uma vez era grande a quantidade de material literalmente lixado pela areia da croa), puxar a canoa até um canal raso, onde levantamos os panos e colocamos a canoa para navegar novamente. Com muita calma, e sobre uma região completamente aterrada (onde no final de 2007 passávamos sem qualquer problema), com o leito do rio perfeitamente visível, nos aproximamos do vão dos arcos da ponte de Propriá.

A situação da estrutura da ponte de Propriá mostra muito bem o quadro crítico do rio: as sapatas completamente expostas, totalmente em seco, se bem que as grandes croas estivessem cobertas por uma mínima lâmina de água.

A passagem sob a ponte é delicada, pois há o sombreamento causado pelo morro do lado sergipano. Como sempre, há gente que de passagem sobre a ponte que para um pouco para ver a passagem da Luzitânia. Não é para menos. É algo que sempre impressiona, destes os tempos das grandes canoas. Tudo correu sem maiores problemas.

A partir da ponte, há que se seguir mais por Sergipe até a altura da rampa de Propriá. Do lado de Alagoas a zona se encontra aterrada, diversamente do final de 2007. Ocorreu um processo erosivo acelerado, porém o rio não teve vazão suficiente para descer com o material, que se desloca muito pouco, ou muito vagarosamente, ou ainda, quando sofre a ocorrência de vegetação, é definitivamente (até a ocorrência de uma cheia) fixado. Um desastre. Não há como deixar de insistir nesta qualificação.

Para quem vem de baixo, a visão acima de Propriá e do canal do Colégio não é das melhores. Uma extensa croa, totalmente exposta, de fora a fora, deixando uma passagem restrita por Propriá, e uma outra, semelhante, por Colégio. Como tínhamos a intenção de dormir no Tibiri, povoado de São Brás, atravessamos para Alagoas a partir da rampa de Propriá, seguindo a carreira das lanchas da linha local. Esta carreira chega a Alagoas um pouco abaixo da cidade, onde havia um antigo estaleiro.

A partir dali deve-se seguir colado a Alagoas, até a imagem do Bom Jesus, no ressaco acima de Colégio, e já pouco abaixo da entrada da aldeia Cariri-Xocó. Porém, mais acima, grande modificação na carreira. Não há como prosseguir pelo canal colado a Alagoas: tudo completamente fechado, inclusive com gente andando a cavalo sobre a croa. Tem-se que tomar um pequeno canal central, deixando a ilhota mais abaixo por boreste, contorná-la, seguir para a ilha/croa mais acima, sempre deixando por boreste e voltar para Alagoas. Tudo muito raso, com muitos paus fincados. Navegação também muito delicada. A erosão nas ilhas entre a rodagem para São Brás e a Jundiaí (SE) é muito grave, e cada vez mais acelerada.

Com a noite chegando, o vento também vai enfraquecendo, o que é normal nesta região. Porém já estávamos mais acima da segunda ilha/croa, e voltamos a navegar mais próximos a margem alagoana. Às 18h40min fundeávamos abaixo do povoado (Tibiri), tendo feito um percurso conhecido em um tempo muito grande, se comparado a viagens anteriores.

Desde o dia anterior, com a visão das croas no Xinaré, que já vínhamos imaginando a dificuldade para se fazer esta viagem (normalmente fazemos o percurso Foz-Mato da Onça em cerca de 3 dias, sem maiores problemas). Estava claro que a partir da região do morro do Gaia (São Brás, AL) até abaixo de Pão de Açúcar o rio deveria estar muito modificado, completamente aterrado. O que se confirmaria em seguida.

Após o café descemos a terra para ver nossos amigos do povoado e ter informações sobre a situação e a vida sob as condições atuais do rio.

4°. Dia (15 de abril - terça)

Do Povoado Tibiri (São Brás), AL a Localidade do Bode (Traipu, AL)

Levantamos o ferro às 09h45min por absoluta falta de vento no início da manhã. Ainda assim o vento que entrou (sempre de E, NE), muito fraco, mal chegando a 10 nós, e irregular. Este trecho de navegação, até a entrada do canal de São Brás – que na condição atual não permite a navegação, estando completamente assoreado e tomado por vegetação – está repleto de croas. Restava-nos seguir muito próximos ao lado alagoano, beirando a margem, aproveitando a contracorrente do remanso. Assim foi até um pouco acima da entrada do canal de São Brás, quando decidimos buscar águas um pouco mais profundas, na margem sergipana.

Atravessamos em direção aos povoados Crioulo e Cruzeiro, em Amparo, e já próximos da captação de água do DESO, tivemos a passagem de uma nuvem de chuva, acompanhada por muito vento e mar, sendo que o vento vinha ainda mais de norte, dificultando o retorno da canoa para o lado de Alagoas, onde estava a passagem livrando a enorme croa hoje em frente à praia de Amparo. Esta croa defronte a Amparo atinge proporções muito avantajadas, já com diversos paus enterrados sobre a mesma, e prolonga-se de rio acima até quase o morro do Gaia (morro rochoso onde fica a captação de água da CASAL – Cia. De Água e Saneamento de Alagoas).

Com o vento forte, quase que de proa, nos jogando sobre a croa, fomos obrigados a utilizar a lancha de apoio para rebocar a canoa e levá-la para a margem alagoana em segurança. O tempo entre a chegada do mau tempo e a passagem da nuvem não chegou a 50 minutos.

Já na margem alagoana, seguimos a carreira com calma, o vento tendo retornado ao quadrante de E, NE, franco, mas firme.

Logo acima do morro do Gaia, no largo que se abre abaixo do povoado Lagoa Comprida (São Brás, AL), novas dificuldades se apresentavam: toda a área, até a croa que se prolonga descendo do Munguengue (Pov. Bom Jardim, Traipu, AL), está completamente assoreada – onde antes passávamos com relativa tranqüilidade. A única carreira razoável é um canal estreito, mas não muito profundo, entre a grande croa do meio do rio (uma verdadeira ilha, com cerca de mais de metro de altura, com capim, mato, e arbustos, e atualmente em processo intenso de erosão), e os baixios logo acima do morro do Gaia. Em seguida há que se guinar diretamente para o povoado (Lagoa Comprida), e ir contornando a croa de areia, submersa, mas a poucos centímetros da superfície, que vem do meio do rio para o povoado, como se a atravessar o rio para a Borda da Mata.

Com o sol baixo, já poente, fica muito difícil a divulgação dos quebrantes, por isso a navegação deve ser feita em baixa velocidade. Contorna-se a parte submersa (calado impraticável) da croa que desce do Munguengue, e volta-se a navegar pela carreira de Alagoas.

Todo o meio do rio está fechado por croas, submersas e expostas, até acima do povoado Lagoa Funda, em Sergipe. Para quem demanda portos em Alagoas, é necessário se permanecer na carreira na margem esquerda. Para quem demanda as Aningas, ou ainda o povoado Escurial, é necessário atravessar para Sergipe, pois mais acima hoje é impossível.

Seguimos, portanto, junto a margem alagoana, onde resta um canal estreito, que se aperta ainda mais próximo ao Oiti.

No final da tarde fundeamos no Bode, localidade alagoana exatamente em frente ao povoado Escurial (Nossa Sra. de Lourdes, SE). O porto deste povoado está hoje dominado por croas em todo o seu entorno, com exceção de um acesso pelas Aningas (Pedro Chaves), e dentro a água é praticamente parada. A rampa de embarque e desembarque da balsa está em seco completamente. O rumo que fizemos com a Luzitânia há poucos meses atrás, vindos da Tabanga, é impraticável, pois o calado na croa que se formou em frente ao povoado é de alguns poucos centímetros, com larga faixa já permanentemente em seco, com vegetação se fixando. Um desastre.

5º. dia (16 de abril - quarta)

Da Localidade do Bode (Traipu, AL) a Barra do Ipanema (Belomonte, AL)

Cedo pela manhã tivemos a visita de S. Valdemar, grande canoeiro[30] (iria completar 82 anos no dia 22 de abril) morador do Escurial (e possuidor de uma memória excelente, tendo um impressionante repertório de histórias e conhecimentos profundos sobre a vida nas margens), trazido pelo amigo Jacaré[31], também canoeiro. Vieram num bote com motor de rabeta.

[30] S. Valdemar foi canoeiro de barra a barra. Navegava da barra das Araras (a barra sul do São Francisco, na água salgada, para além do canal da Parapuca e do Funil, onde estavam as salinas.) onde ia pegar sal, até Piranhas, no alto sertão alagoano no Baixo São Francisco. Começou a navegar com 12 anos, com o pai ...*"nunca embarquei em popa de canoa dos outros"*...Sua última canoa de tolda foi a Vênus.

[31] Jacaré, antigo proprietário da canoa de tolda Oriente – a Oriente, transformada em lancha, hoje pertence a S. Antero, também do Escurial, fazendo linha entre Penedo e Neópolis.

Jacaré: *...”o homem tava aperreado para ver a canoa...achava que vocês não iam ficar, que iam subir sem descer ou chamar ele...velho é um negócio danado...vive se aperreando”*...

Seu Valdemar: *...”eu via a canoa ontem, na hora em que vinham subindo ali pelo Oitizeiro. E fiquei pensando, pode ser que eles fiquem por lá, pode ser que atravessem por cá... e achei melhor atravessar para cá...ver a Luzitânia...essa canoa hoje, aqui na margem...pois, tem a canoa que foi de Pezão, lá em Piranhas...mas esta aqui é uma canoa furnida...feita para sobrar...como canoa boa daquele tempo...um fundo desse dá para carregar farinha...tudo enxuto”*...

Enquanto tomávamos o café, S. Valdemar, pensativo e admirativo, sentado no banco do piloto, corria os olhos, mais uma vez, por cada detalhe da canoa, discorrendo suas memórias. *...”essa era a vida boa nesse rio, poder subir e descer numa popa de canoa...parar num porto, ficar...ver os amigos...seguir numa noite clara...bom é o que vocês fazem nesta canoa...essa é a vida boa”*...

Um pouco depois, fomos levá-lo a terra, e fazer algumas pequenas compras para prosseguir a viagem. Ainda no meio do rio, o velho piloto nos mostrava o estrago do aterramento generalizado de toda a região. Para chegarmos ao porto do Escurial tivemos que descer da lancha (lancha de apoio de alumínio), levantar o motor e puxá-la pela mão até o que restou do canal que corria junto à margem (e que tornava inclusive, pela força da carreira d’água, difícil a manobra de atracação e permanência naquele porto – isto há pouco tempo atrás). Um remanso de água parada, agravado pelos inúmeros esgotos lançados pelas casas do povoado, que dão de fundos para o rio, no alto do morro. Situação grave. Esta croa que hoje isola o povoado, em sua zona mais acima, e por uma longa extensão, está tomada por vegetação densa, bem enraizada, de calumbis, juncos, e outras variedades. Transformou-se em terra firme.

A rampa da balsa – que faz a travessia para Alagoas dando passagem para a localidade de Mombaça – está completamente fora d’água, e semi destruída. Todo o porto é muito sujo, e aparentemente sem qualquer tipo de cuidado por parte dos próprios moradores e da municipalidade. Há um posto da DEAGRO-SE, para controle sanitário dos animais em trânsito, mas, com a situação atual do porto, com as operações da balsa transferidas para outro local, não sabemos como se opera a fiscalização.

A permanência em terra foi breve, para deixarmos os panos preparados para o momento da chegada do vento. Às 08h55min o vento chegou, e de imediato levantamos o ferro e demos prosseguimento a nossa viagem.

Do Bode a melhor alternativa é atravessar para a praia no pé do Barandão, povoado logo abaixo da Lagoa Funda, ambos em Sergipe. Há um canal ainda relativamente fundo, bem próximo da margem sergipana, além de se navegar longe da sombra dos morros, que corta o vento.

Acima da passagem de um lado para o outro (do Bode para o Barandão e Lagoa Funda), inúmeras croas baixas, mas secas, também com bastante vegetação e com penetração extensa de partes submersas seguem até acima da entrada do canal que vai dar no povoado Tijuco, em Sergipe. Para se subir até Traipu, resta um pequeno canal, colado à margem alagoana, que se inicia na localidade conhecida como Cuscuz. No entanto logo próximo ao assentamento Marcação (Alagoas e abaixo de Traipu), está completamente aterrado. Neste ponto é obrigatória a travessia para Sergipe, para a passagem pelo canal colado ao barranco (uma croa arenosa, já devastada pela erosão, que sobe até o pé da serra da Tabanga), contornando mais um bloco grande de croas no meio do rio (completamente a seco e com pedaços de paus, vegetação, em processo avançado de transformação em ilhas), voltando para Alagoas (exatamente em frente a Traipu), para logo em seguida retornar ao lado sergipano.

Neste trecho, até o través do povoado Lagoa Primeira (Gararu, SE), são inúmeras croas, que inviabilizam uma navegação simplificada.

A partir da Lagoa Primeira, passando pelo povoado Patos (município de Traipu, AL em frente a cidade de Gararu, SE), e até a virada do rio na localidade das fazendas Jacobina e Mundo Novo (hoje transformadas em assentamentos e/ou ocupações pelo MST), apesar de o rio ser consideravelmente “reto”, a navegação é difícil, pois toda a região é ocupada por bancos e mais bancos de areia. Um antigo canal, colado a margem alagoana, a partir do povoado Cazuqui, não é mais navegável, como há poucos meses atrás. Há, como mais abaixo, diversas croas em processo de transformação em ilhas, pelo avançado estágio de vegetação que nelas não para de crescer e se alastrar. A navegação é obrigatoriamente sinuosa, exigindo a permanente presença de um tripulante na proa, orientando a existência dos quebrantes, croas, canais e paus enterrados. A navegação noturna é praticamente impossível, salvo com perfeito conhecimento local, e com baixíssima velocidade, além, claro, de visibilidade boa.

Acima de Traipu, toda a margem alagoana está consideravelmente bem mais degradada do que a margem sergipana. Acima do Cazuqui há restos de zonas calcinadas (relativamente recentes), onde nada mais restou.

Atingindo-se as fazendas Jacobina e Mundo Novo, em Alagoas, é obrigatória a passagem, inicialmente, pelo canal existente mais ao norte (Alagoas). Há também um número enorme de croas submersas (calado mínimo e não praticável) e a seco, com vegetação bem fixada. No lado sergipano, croas grandes não permitem a passagem.

Até a fazenda Itamaraty (Alagoas, e hoje ocupada), há um número grande de paus fincados, a meia água (praticamente invisíveis salvo por observadores experimentados). A partir da Itamaraty, passando pelas Intãs (Sergipe), e chegando ao Aió (garganta rochosa logo abaixo da Ilha do Ouro (município de Porto da Folha, SE) e Barra do Ipanema (município de Belomonte, SE) encontramos toda a região assoreada por croas submersas, com passagem impraticável, e paus fincados. Logo acima das Intãs há um enorme tronco, mais próximo a Sergipe, com cerca de 0,80 m fora da água. Alguém colocou deliberadamente um saco plástico branco para sinalizá-lo. É um grande perigo aos navegantes e pescadores. Somente uma vazão considerável poderá removê-lo de rio abaixo antes que apodreça em sua extremidade exposta.

A passagem do Aió para a Ilha do Ouro e/ou Barra do Ipanema tem de ser obrigatoriamente por 2 canais: um margeando Sergipe, e outro mais próximo a Alagoas. Todo o largo, e indo até a ilha dos Prazeres (Barra do Ipanema) está tomado pelas croas submersas, com cabeços de areia expostos, bem a seco, e pontos onde há crescimento acelerado de vegetação. Toda a região que circunda a ilha dos Prazeres está tomada por croas submersas muito rasas, impraticáveis, e muitos paus fincados. É obrigatória a passagem muito próximo a margem sergipana, para então atravessar o rio, já em direção à parte alta da Barra do Ipanema, pois apenas ali tem-se o canal que permite a navegação.

A difícil navegação entre o Bode e a Barra do Ipanema mostrou a rapidez das transformações do leito do rio.

Chegamos a Barra do Ipanema na boca da noite, fundeando em frente ao povoado exatamente às 18h30min.

Tomamos nosso café e em seguida descemos a terra para ter com nossa representante, Sheila, que é agente de saúde no povoado. Discutimos sobre a situação do rio, do povoado (que pertence a Belomonte, que até hoje não conta com uma escola de 2º. Grau, obrigando os alunos a se deslocarem para Pão de Açúcar, Batalha ou Porto da Folha) alem de deixarmos computador e baterias para recarga.

6º. dia (17 de abril - quinta)

Da Barra do Ipanema (Belomonte, AL) ao Mato da Onça (Pão de Açúcar, AL)

O ferro foi levantado às 09h17min. Iniciávamos esta parte da viagem muito apreensivos quando a situação de assoreamento entre a Barra do Ipanema e a Vila Limoeiro (Pão de Açúcar, AL).

O Neto acordou com muita febre, dores pelo corpo (suspeitávamos de dengue, que assola Sergipe) não podendo participar das atividades. Ficaria acamado durante todo o percurso até o povoado Niterói.

Por medidas de segurança começamos a navegação apenas com o pano de popa montado (para manter a velocidade baixa e com maior controle da canoa Luzitânia). Carlos ficou na proa, divulgando quebrantes, croas e paus, com Rosa e Daiane se revezando no leme, seguindo a rota de navegação de acordo com as instruções vindas da proa.

Acima da Barra do Ipanema, e até a fazenda Varzinha (Alagoas), é impossível a navegação pelo meio do rio. São indispensáveis os inúmeros contornos de croas (submersas e com zonas a seco, sempre com vegetação fixadora e em processo de alastramento) e paus fincados.

Como o sol estava ainda por detrás, a navegação foi ajudada pela coloração da água, que já nesta altura do Baixo São Francisco está consideravelmente sem material em suspensão.

Pouco abaixo de Belomonte (AL) e no través da fazenda Julia (Porto da Folha, SE), tivemos que optar por seguir pelos pequenos canais do lado sergipano, pois a visão que tínhamos de rio acima era de impedimento total do caminho, por croas completamente a seco. Sabíamos da existência de um pequeno canal bem próximo a Belomonte, e seguindo por Alagoas até a Vila Limoeiro (por nós utilizado há poucos meses, na primeira viagem ao Sertão), porém em função das fotos aéreas que obtivemos via SEMARH-AL, o temor de encalhe foi grande.

Seguimos, portanto, pelos canais estreitos e repletos de croas (submersas, muito rasas e expostas), ilhotas, paus por todos os lados, passando pelo Araticum, e Belém, indo até a extremidade mais baixa da Ilha de São Pedro (é importante notar que nesta extremidade há um cascalho, com pedras consideráveis, que na situação atual oferece risco ainda maior do que há poucos meses atrás – todo o cuidado é pouco). O trecho da Julia até o través da Ilha de São Pedro e do Povoado Santiago (Pão de Açúcar, AL), em frente ao porto da ilha, foi de navegação muito delicada, com contornos e mais contornos de todos os obstáculos.

A partir da Ilha de São Pedro, temos que contar ainda, logo acima, com as pedras (até então cobertas) expostas em frente ao povoado Espinho (Pão de Açúcar, AL), e a formação de uma verdadeira ilhota, também em frente a este povoado.

O vento enfraqueceu mais um pouco e já com mais espaço para manobras, levantamos o traquete de proa, para acelerar a viagem, pois o estado do Neto nos preocupava. A intenção era deixá-lo logo em Niterói, para que fosse

ao posto médico em busca de diagnóstico e tratamento.

Já na ponta de cima da ilha de São Pedro, cruzamos com a lancha que trazia as professoras (Nadja, Edvalda, Beata, Jussara) para a escola da comunidade indígena. Como sempre, pelo tempo de amizade, a cada encontro a festa é grande.

Abaixo e em frente ao povoado Mocambo (Porto da Folha, SE) e a localidade Farias (Pão de Açúcar, AL) o rio está completamente fechado. Há um canal colado ao Mocambo, que depois sobe atravessando o rio, se afastando da localidade Floresta. A passagem pelo meio do rio é impossível. A partir da Floresta, se o objetivo é prosseguir viagem, é necessária a travessia para o povoado Niterói (Porto da Folha, SE).

Na fazenda Niterói demos porto rapidamente para desembarcar o Neto. Despedimos-nos e seguimos viagem.

Em frente ao Cristo, no lado sergipano, formou-se uma grande croa, que sobe até o limite superior do Saco Grande, na Caieira (em frente ao Pau Ferro, AL). Mantivemos a navegação por Alagoas, para depois passarmos para Sergipe, para livrar a enorme croa (repleta de pedras, cascalho e paus consideráveis) que se formou na foz do Riacho Grande. Esta situação é a pior nos últimos 5 anos, quando por ocasião das cheias de 2003, 2004 e 2005, houve a remoção (pela força das águas em período de vazões de até 6000 m3/s) de boa parte desta grande formação. Esta verdadeira ponta semi-submersa é muito perigosa e só será removida, pelas observações anteriores com vazões da ordem de 4000 m3/s ou mais. Há muito material pesado, denso.

A partir do Riacho Grande, o cuidado é com paus submersos, e com a croa que se agravou na extremidade de baixo da ilha do Belmonte (Ilha do Ferro), já bem em frente aos povoados da Ilha do Ferro (Pão de Açúcar, AL) e Bonsucesso (Poço Redondo, SE).

A navegação, a partir do Morrinho, Barriguda, Pau da Canoa, Capim Açu (Pão de Açúcar, AL) e Riacho das Antas, Cocho, Curralinho Velho (Poço Redondo, SE) é mais tranqüila.

Às 16h58min, logo abaixo do riacho de cima do Mato da Onça, fundeávamos a Luzitânia, com um ferro pela proa e um outro jogado em terra.

Imediatamente a criançada se jogou na água para subir a bordo. A canoa ficou cheia, alegre. A vida, ali, tentava seguir seu ritmo normal.

7º. dia (18 de abril - sexta) – Permanência no Mato da Onça, Pão de Açúcar, AL.

8º. dia (19 de abril - sábado) – Permanência no Mato da Onça, Pão de Açúcar, AL.

9º. dia (20 de abril - domingo) – Permanência no Mato da Onça, Pão de Açúcar, AL.

Entre os dias 18 e 20 de abril, houve permanência no povoado Mato da Onça para discussões de assuntos ligados a projetos da Canoa de Tolda e projetos em conjunto com a associação local.

Discutiu-se muito, naturalmente, a situação atual do rio. É consenso com todos com quem tratamos, de que a situação deste período de baixa vazão é de enorme prejuízo, e de que nada é avisado às comunidades. Aliás este ponto – a comunicação entre a CHESF e as comunidades ribeirinhas – é muito claro: não há ligação formal estabelecida entre a empresa e as populações das margens[32]. Esta situação é a mesma em relação a entidades – e aqui, de forma repetitiva e insistente mais uma vez listamos - como a ANA – Agencia Nacional de Águas, a ANEEL – Agência Nacional de Energia Elétrica, o ONS – Operador Nacional do Sistema, o IBAMA, o MMA. Com todas as pessoas com as quais tivemos contato, sobretudo acima de 35 anos (mulheres e homens), que conhecem com mais detalhes a vida antes e depois das grandes barragens, a sensação era de incompreensão total de ver o rio, em plena época de cheia, completamente seco, e de revolta, em verem-se todos, com suas vidas alteradas, de longa data, e para pior, sem esclarecimentos, discussões.

De forma generalizada, o discurso, em todo o Baixo São Francisco se repete em *...” o povo da CHESF e em Brasília faz o que quer desse rio...só passa por aqui de helicóptero...quando é para soltar água, solta tudo de uma vez, não é como na cheia, que vinha chegando...tudo de uma vez, esbagaçando com tudo...e agora, segura a água toda...o rio virando um fiapo...e ainda querem falar em transposição...barragem em Pão de Açúcar...na onde isso vai parar? Só se for quando acabarem com a raça do povo da margem”...*

Neste dia observamos uma grande vazante no rio, mas a associamos à manobra do dia de domingo, quando a vazão é reduzida junto com a menor produção de energia. É a “maré”[33] no sertão do Baixo São Francisco.

[32] A situação da distancia da empresa – com sua sede no Recife -, que toma suas decisões de operação das barragens sem a indispensável participação democrática das populações diretamente atingidas, é algo que há anos a Sociedade Canoa de Tolda vem questionando.

[33] Esta “maré” é considerável entre Piranhas e a região de Belomonte. No porto de Piranhas Velha chega quase a 2 metros de variação de nível, o que nos surpreendeu quando aportados na localidade, em outubro de 2007 – ficamos, durante a noite, com a canoa quase que

10º. dia (21 de abril – segunda) – Descida para Pão de Açúcar, AL.

Na segunda de madrugada descemos cedo para Pão de Açúcar, para compra de materiais para a viagem (aproveitando a feira e mercado), mais combustível e tratar de assuntos diversos da Canoa de Tolda.

Neste dia, Daiane apresentava sintomas de dengue. Dores pelo corpo, febre e manchas vermelhas pelo corpo. Durante todo o dia permaneceu deitada no fundo da canoa.

11º. dia (22 de abril - terça)

De Pão de Açúcar, AL a Proximidades do Dique da Codevasf, abaixo de Propriá, SE

Na madrugada da terça feira, às 00h10min levantamos o ferro no porto de cima de Pão de Açúcar e iniciamos a descida.

A navegação de descida no Baixo São Francisco é inteiramente diversa da de subida. Como colocamos nos descritivos acima, o vento dominante no Baixo São Francisco vem da costa, normalmente dos quadrantes de NE, E, SE. Há variações locais (os ditos ventos de Norte e de Sul), e em algumas épocas do ano, o vento vem “de cima”, durante certo período do dia[34].

Para se evitar a navegação “bordejando[35]” de rio abaixo, e, geral se desce muito cedo, pela madrugada, para se aproveitar a carreira d’água. Com esta técnica, canoa é literalmente impulsionada pela correnteza do rio. Como as canoas não são motorizadas, eram utilizadas, nos períodos de vazão menor, as zingas, grandes remos que são manejados na popa da canoa, proporcionando a velocidade mínima para manter a ação do leme.

No caso específico da Luzitânia, temos uma embarcação de apoio[36], uma lancha de alumínio de 6,50 m equipada com motor de popa de 25hp, que obrigatoriamente faz parte de nosso procedimento de operação com a canoa. A lancha de alumínio é atracada a boreste (lado direito da canoa), na zona da popa onde pneus – defensas – são instalados para que não ocorram danos à Luzitânia. Com este sistema de reboque, temos uma propulsão semelhante ao que ocorreria com a instalação de um motor de centro na canoa[37], com as limitações naturais deste sistema. O motor de popa é operado com aceleração suficiente para a manutenção da ação do leme, o que significa uma velocidade sempre superior a da correnteza do rio. O calado da rabeta do motor é de cerca de 45 cm, praticamente igual ao do leme[38] da canoa carregada em configuração “leve”.

No caso atual da navegação do rio, tínhamos todos os agravantes possíveis a dificultarem a navegação de rio abaixo demandando o porto de Brejo Grande:

1- Assoreamento generalizado em todo o trecho até a Saúde (Santana do São Francisco, SE) impedindo a navegação a vela, pois não só não há qualquer condição de bordejar com a embarcação – não há espaço físico entre as croas e nos canais estreitos, além dos inúmeros destroços que oferecem perigo -, e tampouco condições de serem abaixadas as bolinas para a navegação contra o vento;
2- Impossibilidade de navegação pelo dia a reboque, pois com o estabelecimento do regime dos ventos contrários a motorização disponível não teria a eficiência adequada para a propulsão da canoa.
3- O aumento do risco de encalhe, e/ou impacto com destroço, pois a noite, ainda que com lua, a visibilidade é consideravelmente reduzida.

---

totalmente em seco, correndo o risco de apoio indevido no casco, com possibilidade de danos -. Esta manobra, diária, com maior amplitude no final de semana, não é comunicada às populações da margem.

[34] Os ventos “de cima” ocorrem com mais freqüência na madrugada na região da praia – de Escurial, Propriá e Penedo até a foz – brandos, na transição do verão para o outono. No sertão, o vento vem “de cima”, em época das trovoadas. Em geral isto ocorre após um dia extremamente quente, com uma calmaria característica antes do vento descer. Este vendo “de cima” nas trovoadas é em geral muito violento e temido pelas pessoas.

[35] Bordejando – Na navegação “contra o vento”, o vento vem pela proa da embarcação, que é obrigada a ziguezaguear de rio abaixo, por isso as bolinas laterais, que são dispositivos para evitar a deriva, o “derrapagem” lateral da embarcação.

[36] Pelas características da canoa Luzitânia, uma embarcação única, fruto de um minucioso restauro – ao longo de dez anos - que além do status de patrimônio histórico – tombamento em tramitação – é objeto de diversos projetos no Baixo São Francisco (Rota das Canoas® - Navegações Tradicionais do Baixo São Francisco; Cine Beira Rio® - Cinema Itinerante do Baixo São Francisco; Rio de Baixo® - Centro de Audiovisual do Baixo São Francisco, são alguns exemplos), que deve ser protegida a todo o custo, e operada dentro de todas as condições de segurança, é indispensável a sua operação com embarcação de apoio.

[37] A canoa Luzitânia não é motorizada para a perfeita manutenção de suas características originais.

[38] Todas as canoas de tolda, por motivo de segurança – foi um processo evolutivo do desenho destas embarcações – têm o leme com sua extremidade inclinada para baixo, o que o deixa com seu calado mais fundo do que o próprio casco. Desta forma o leme “dá o sinal” da croa, ou de algo submerso, antes de o casco topar o fundo.

Contávamos, portanto, com o (novo) conhecimento das (poucas e arriscadas) modificadas rotas no Baixo São Francisco, adquirido na viagem de subida. O principal ponto favorável era a fase da lua[39], cheia, que proporcionava a mínima e indispensável visibilidade noturna para o reconhecimento dos sinais dos canais navegáveis e todas as restrições à navegação.

Já abaixo do Povoado Niterói demos um raspão prolongado com o leme na grande croa no través da localidade Floresta (acima do Mocambo, SE), o que achamos muito estranho, pelo fato de termos passado por ali poucos dias antes.

A descida prosseguia com calma, com o motor na potência mínima necessária, para minimizar as conseqüências de um possível impacto contra um pau submerso, uma croa.

Inicialmente, a idéia era percorrer o mesmo caminho efetuado na viagem de subida. Ou seja, abaixo da ilha de São Pedro, seguir por Sergipe até abaixo de Belomonte, onde as condições seriam um pouco menos piores.

Porém, uma vez passada a ponta de baixo da ilha de São Pedro, o cascalho, e seguindo pelo canal percorrido, em direção ao Belém e ao Araticum, topamos com uma croa, também em local passado nos dias anteriores. Este novo encalhe reforçou a insegurança, pois não estávamos entendendo o que ocorria: a rota percorrida não mais era válida. Tive que desembarcar da canoa, desligar o motor, e empurrá-la para o lado de Sergipe, o mais próximo possível da margem, pois ali sempre houvera um pequeno canal, estreito, beirando toda a costa até acima da Júlia. Rosa e Daiane acordaram, mas pouco podiam fazer. Entre o encalhe e o desencalhe perdemos cerca de 25 minutos. A tripulação voltou a dormir, e retomamos a navegação de descida, com preocupação profunda sobre as condições de navegação a jusante.

Pelo encalhe ocorrido, era muito insegura a busca pelos canais (com inúmeras curvas) do lado de Sergipe. As croas eram muitas, os paus também, e em função desta modificação da batimetria do rio, não dispúnhamos de segurança mínima para arriscar a viagem pela rota de subida.

Aproveitando o reflexo da lua e das luzes do Jacarezinho (Pão de Açúcar, AL) e da Vila Limoeiro (Pão de Açúcar, AL), foi possível ver a sombra das croas no meio do rio (com a água trêmula pela refrega do terral noturno, e uma pequena mudança na textura da superfície nas beiradas inferiores das croas – onde ocorrem os quebrantes), as ilhotas e os paus fincados. Não restava alternativa outra que não tentar a travessia para Alagoas, e seguir pelo canal colado àquela margem, menos sinuoso. Assim foi feito. Com todo o cuidado, de pé de croa em pé de croa, atravessamos, até colocar a Luzitânia no canal beirando a margem alagoana, aproveitando ainda o reflexo da lua nas areias secas tanto das croas como em terra, na zona em processo de erosão.

Com a canoa no canal, com a proa para baixo (e contra a luz do povoado) conseguimos assim chegar a vila Limoeiro, contornando as grandes croas exatamente em frente ao porto. Mantivemos o mesmo procedimento de navegação para demandar Belomonte. O espaço de manobra era mínimo, e grande foi o número de paus deixados para trás – e passados com grande proximidade da embarcação.

Próximos a Belomonte, que possui uma iluminação feérica (e completamente desnecessária), tivemos que fazer uma série de contornos em frente a cidade, mode as grandes croas e paus, para então retomar a descida, sempre por Alagoas, colados à margem rochosa.

Já perto da fazenda Varzinha (completamente às escuras, o que surpreendeu), pouco abaixo, vimos uma embarcação que subia, com uma pequena luz branca de navegação. Voltamos a ligar nossa lanterna, constatando a mudança de rumo da embarcação. Ao passarmos mais próximos vimos que era uma balsa com gado embarcado. De onde vinha, para onde ia, não imaginamos, e, sobretudo em um horário tão avançado.

A viagem prosseguiu calma, retomando os canais utilizados na subida, até a Ilha do Ouro. Na travessia de Alagoas para Sergipe, também em trecho já navegado, voltamos a topar com o leme no fundo do rio, conseguindo voltar para o canal sem ter que empurrar a canoa.

Perto – e abaixo - da captação de água do DESO abaixo da Ilha do Ouro, voltamos a procurar um dos canais mais para o centro do rio. Há uma enorme croa que vem de Sergipe, indo quase até a metade da largura do rio. Nosso temor era o grande número de cabeças de areia completamente expostas, na boca do Aió, e logo abaixo, o grande tronco de árvore que havíamos identificado na viagem de subida. Com algumas manobras de contorno das croas, sempre ajudados pela luz da lua, entramos no Aió, tomando a opção de seguir pelo costão de pedras de Alagoas. É um lugar que sempre impressiona ao ser percorrido, seja de noite ou pelo dia.

O dia anunciava uma claridade quando chegamos na Itamaraty, onde alguns dos ocupantes mantinham um fogo acesso na beira do rio. Viram-nos – a lua estava muito clara – e ficaram observando nossa passagem.

Com a força da luz da lua, e a luz difusa da névoa baixa que vinha de E, passamos com calma e apreensivos no verdadeiro “arquipélago” de ilhotas, croas expostas, submersas e paus da Jacobina, Mundo Novo, para tomar a

[39] Em geral sempre agendamos as viagens da Luzitânia durante a lua cheia, por razões claras de segurança a navegação.

carreira do costão de pedras baixas acima do Cazuqui (Traipu, AL). Ainda pegamos algumas nuvens carregadas com chuva fina, que diminuíam muito – mas momentaneamente – a visibilidade.

Já com o claro do dia chegamos ao Cazuqui, passando pela carreira pelo lado da Genipatuba (Gararu, SE). O dia estava encoberto, mas, com um sereno fino, mas era possível divulgar a carreira que tomamos na subida.

Por volta das 06h00min da manhã passávamos pelo través de Gararu, sempre seguindo pela carreira já conhecida.

Na Tabanga, no Buraco da Maria Pereira (Gararu, SE), avistamos nossos amigos, Da. Deildes e S. Zé da Serra, e, pela primeira vez em anos, não demos o porto – com a situação da Daiane, sempre acamada, o objetivo era o retorno rápido a Brejo Grande.

E assim prosseguimos a viagem passando por Traipu, Tijuco, Marcação, Lagoa Funda, Barandão, Bode, Oiti, Munguengue. No Munguengue avistamos nossa colega e contato, Joelma de Marilene, lavando panos, e pudemos avisá-la de que era impossível a parada naquele momento. Sempre seguindo por Alagoas, passamos pela Lagoa Comprida (São Brás) e pelo Morro do Gaia (idem). Por volta das 09h20min, já na manobra de contorno das croas abaixo de Amparo (SE) para tomarmos a carreira do Tibiri, começamos a adentrar - mais próximos da boca do canal de São Brás - para Alagoas, no través da captação de água do DESO. O tempo estava com bom, com nebulosidade, e nuvens esparsas, carregadas, com chuvas bem localizadas – vínhamos tomando estas pancadas d'água desde o Escurial (Nossa Senhora de Lourdes, SE). Às 09h40min, descendo para buscar a carreira por Alagoas, encalhamos numa croa, por onde antes havíamos passado.

Rapidamente a canoa atravessou, com a proa para Sergipe, e, ainda que com a vazão muitíssimo reduzida, a força da água era o suficiente para impedir qualquer tentativa de retornar e safar a croa por cima. O motor foi desligado, pulei para a água, apeei o leme[40] e tentei ir girando a canoa, para "andar" de rio abaixo, centímetro a centímetro. Com as costas apóias na proa da canoa, ia empurrando, apontando para cima, e assim ao fazer o giro, a própria água ajudava a completar a manobra.

Ainda conseguimos avançar alguns metros, mas a distância que nos separava da água funda ainda era da ordem de 25 a 35 metros. Rosa também desceu para ajudar, mas chegamos a um ponto onde a água passava sob a canoa e formava um monte de areia, calçando a embarcação, que ficava apoiada com o canto do casco. Estávamos numa situação grave, sem perspectivas de sair dali num espaço de tempo curto. Havia ainda um doente a bordo, não em estado sério, mas necessitando de chega logo a bom porto.

O quadro não era nada favorável a um bom término, e inaceitável, pois o que naquele momento estava bem claro é que o rio se encontrava ainda mais seco.

Foi quando resolvemos tentar comunicação – via telefone celular – com a CHESF, e saber de fato o que estava ocorrendo. A dificuldade de se obter um sinal era grande – há uma torre em Amparo, SE, mas o sinal é muito fraco – e tive que subir sobre a verga de popa, para melhorar a recepção. Depois de muito buscar a melhor posição para o aparelho, orientando a antena para diversas direções, conseguimos uma melhora de sinal e tentamos uma ligação com a CHESF, para a SOC – Superintendência de Operações e Contratos de Transmissão de Energia, para tentar falar com algum responsável pela operação das barragens. Após esperar algum tempo, a secretária do departamento nos colocou em contato com a Sra. Ana Regina Tavares Cavalcanti, da Assessoria da SOC. Através dela ficamos sabendo que a CHESF, no dia 19 passado, havia feito as manobras para o retorno à vazão (crítica) de 1.100 m3/s. Ainda segundo a Sra. Ana Regina, a SOC havia passado fax no dia 17[41], ela lamentava que como estávamos em viagem, não tínhamos sido avisados.

Com problemas de bateria – prestes a se esgotar -, naturalmente tensos pela situação, solicitamos apoio para que pudéssemos encontrar uma solução, e deixando claro que mais uma vez a empresa delegava o ônus da comunicação com as populações a terceiros. Indo mais além, explicitamos nossa reprovação a uma manobra – onde o nosso caso era apenas um exemplo de uma conseqüência pontual - anunciada com antecedência de aproximadamente 48 horas apenas. Explicamos também que havíamos passado pelo mesmo local há poucos dias, nos encontrávamos completamente imobilizados, num exemplo muito significativo de como as manobras das barragens levadas a termo a partir de decisões unilaterais – os atingidos nunca tiveram qualquer voz nas decisões – afetavam a vida das pessoas. Foi colocado que necessitaríamos, num período de aproximadamente uma hora, de cerca de mais 25 a 30 cm de água para tirar a canoa dali, não víamos outra forma de evitar o pior.

A assessora da CHESF, tendo sido colocada a par de nossa situação – conseguimos passar nossa localização -,

[40] Apear o leme – manobra de diminuir a área do leme dentro da água, guinando-o completamente para um dos bordos, e, com o auxílio de um cabo (corda), fixá-lo com os olhais (no leme e na popa) previstos para isso. Como a popa das canoas de tolda e chatas é inclinada, ao guinarmos o leme, parte dele fica fora da água, oferecendo menor área de resistência.

[41] Era o Fax SOC Circular 007/2008, onde a CHESF, se apoiando na Resolução no 602/2007 da ANA – Agência Nacional de Águas, e nos estudos do ONS – Operador Nacional do Sistema Elétrico – estes, segundo o fax, relativos à necessidade energética na região Nordeste. Tradicionalmente, a CHESF solicitava – a nós, na margem – o ônus das ...*"providências pertinentes à prática da vazão mínima, e exemplo das medidas implementadas em fevereiro e março passados, bem como dar ampla divulgação junto às comunidades ribeirinhas"*...

inclusive de que havia uma pessoa incapacitada por motivo de doença a bordo, e do risco que nossa embarcação corria, disse que para uma solução como liberar água, estávamos a dia e meio de Xingó. Respondemos que não havia problema, que sendo este o caminho, nos prepararíamos para tal. Em seguida a Sra. Ana Regina disse que por estarmos próximos a São Brás, o melhor era que pedíssemos socorro naquela localidade. A ligação foi interrompida e ficamos ali, entregues a própria sorte.

Para mais uma tentativa de contato, ligamos para a ANA em Brasília, mas ninguém atendeu. Em seguida, conseguimos um contato com a colega Ana Paula, da TV Sergipe e explicamos nossa situação. Mais uma vez a ligação foi interrompida, e decidimos, visto o cansaço de todos, almoçar logo, para então tentar alguma outra iniciativa.

Enquanto Rosa preparava o almoço, o tempo se fechava pelo sul, com uma grande nuvem carregada, muito baixa, se aproximando por Propriá e ampliando seu raio de ação pelo interior (Telha, Canhoba e Amparo). Imediatamente comecei a arrumar a canoa, para enfrentar a chuva e o vento, que se anunciava muito forte, a exemplo do temporal que pegamos na subida, praticamente no mesmo local. Imaginei ainda que se o vento fosse consideravelmente forte, as ondas vindas de jusante aumentariam, por alguns minutos, o calado sobre a croa. Seria nossa única oportunidade para sair dali e chegar a uma zona mais profunda, cerca de 100 metros adiante, em direção a Sergipe. Estava, naturalmente, levando em conta que seria impossível, com a força do vento, de deslocar a canoa de rio abaixo, onde o canal estava muito mais próximo. Imaginei uma navegação forçada, com o vento atuando apenas sobre a área exposta da canoa, como uma vela rudimentar.

A tripulação foi avisada da chegada do temporal, que de fato veio rasgando de baixo, com muita intensidade. A visibilidade em direção a Alagoas e Sergipe foi muito reduzida pela chuva e ventos muito fortes. O mar começou poucos minutos depois do impacto do vento a se formar e a bater no costado de bombordo (lado esquerdo) da canoa, que já se encontrava com a proa virada para Sergipe, o que auxiliava a manobra. Com a força do vento, a canoa adernou para boreste (lado direito), e as ondas começaram a agir sobre a croa, aumentando o calado, e ao mesmo tempo, com a movimentação, suspendendo a Luzitânia, que começou a se soltar do caroço de areia que havia se formado. Ainda dei um solavanco, pela popa, soltei o leme, e embarquei para o leme. Em poucos segundos estávamos navegando, derrapando para cima, mas navegando, e devagar nos aproximando da zona mais profunda. Não muito mais dos que os 30 cm de onde estávamos, mas o suficiente para a Luzitânia flutuar normalmente uma vez a nuvem tendo passado. Tudo foi muito rápido, pois o vento aumentava de intensidade – o que ao mesmo tempo ajudava a nuvem a se deslocar mais rápido -, significando que tínhamos pouco tempo para sanar o problema. Já na zona mais profunda, me joguei para a água, já puxando o ferro (âncora) com o cabo previamente encurtado, para garantir que a canoa, uma vez fundeada, não fosse deslocada para zona mais rasa.

Com o vento forte, a manobra era difícil, e voltamos ficar medianamente encalhados num local menos raso que anteriormente. Mas a essa altura o ferro já estava cravado, e também o vento acalmava. Não havia tempo a perder. Num derradeiro esforço, ia empurrando a canoa, corria para a proa, soltava e adiantava o ferro, que era cravado mais longe, tudo muito rápido, para que a canoa não fosse empurrada – ainda soprava o vento com força superior a da correnteza – para zona mais rasa da croa. E nessa sucessão de empurra, solta o ferro, corre com o ferro nas costas, crava o ferro e volta para a popa da canoa, conseguimos, finalmente, colocar a Luzitânia na beira da croa, em lugar de profundidade suficiente para sairmos com segurança do local. E seguir viagem.

Quando conseguimos esta situação, a manhã já havia passado, o relógio marcava por volta das doze e tanto da tarde.

Prosseguimos nosso almoço, fizemos uma breve arrumação de material solto, que havia se deslocado com o vento forte, e voltamos tentar prosseguir com nossa navegação. Nesse momento subia, pelo canal da Jundiaí, uma lancha que faz linha entre Propriá e Traipu. Com a notícia da vazão de 1.100 m3/s, a passagem de volta para a carreira do Tibiri era arriscada. Muito provavelmente não conseguiríamos passar novamente por onde havíamos subido. Jogamos então a Luzitânia para a carreira da Jundiaí, cruzamos a lancha que subia, descendo com o máximo de cuidado.

Aquela carreira era conhecida, muitas vezes havíamos passado por ali, porém a nova configuração do rio não permitia mais qualquer recurso a experiências anteriores. Sabíamos também que naquela carreira era grande a concentração de paus, sobretudo mais abaixo, perto da fazenda Jundiaí.

A derradeira virada da carreira, de quem vem de cima, antes da propriedade de Amorim (acima da fazenda Jundiaí), foi contornada com cuidado, porém, logo abaixo, o canal se bifurcava, pois o rio havia rompido a croa que corre paralela a Sergipe (croa já em estado de transformação em ilha, repleta de vegetação e arbustos), e, onde antes passávamos, uma formação de areia enorme, vinha de terra e se lançava carreira adentro. O tempo em que ficamos em dúvida foi fatal. Como estávamos com o motor sem muita potência, mode os destroços submersos, não tivemos força para fazer a manobra de escape, e fomos arrastados para uma croa submersa, prolongamento da formação vinda de Sergipe, e ficamos completamente encravados. Em situação muito pior do que pela manhã. Ali não teríamos vento para ajudar (estávamos sombreados pelo morrote e árvores da margem sergipana), e a distância a percorrer até o canal profundo era em sentido contrário a correnteza.

Porém, desta vez a reação foi mais rápida, e já com o aprendizado anterior. De imediato o ferro foi cravado, com mais folga no cabo. Comecei então a virar a proa para cima (para montante), sendo que a cada movimento da proa, tesava o cabo, para garantir uma melhor posição para a canoa. O leme também foi apeado para aliviar mais a popa. Porém, pela própria dinâmica do lugar, a velocidade da deposição da areia era maior. Rapidamente a canoa começou a ficar aterrada sob o casco, do lado de jusante, formando um volume de areia impressionante.

Já fatigados das horas de trabalho ao longo da manhã – o dia começara às 00h10min, em Pão de Açúcar, ao levantarmos o ferro para a viagem de volta –, num local ainda mais difícil e isolado, tudo se mostrava ainda muito pior.

Voltamos a ligar para a CHESF, e a secretária da SOC disse que todos estavam almoçando. Deixamos recado, e solicitamos urgência em sermos atendidos, tão logo os responsáveis voltassem. A secretária nos transmitiu que assim que as pessoas voltassem, ligaria de volta. Nunca tivemos a ligação de retorno. A nossa única alternativa, naquela situação, era o aumento do nível da água para fazer a canoa flutuar corretamente. Porém, vimos que uma solução via CHESF era inviável, pois sentimos o desinteresse da empresa com a situação. Forçosamente tínhamos que encontrar uma alternativa emergencial. O tempo passava e a cada minuto a situação piorava.

Como estávamos agora diretamente em frente ao Tibiri (São Brás, AL), mas na margem oposta, não era inviável ir até o povoado, contatar nossos amigos do local, e tentar juntar um número grande de homens e fazer um grande esforço para arrancar a canoa da croa. Ou era isso, ou teríamos o caminho de uma discussão difícil, claramente antagônica, conflituosa e de sucesso não garantido com a CHESF com o objetivo de se conseguir mais água por algumas horas.

A decisão de ir ao Tibiri foi comunicada para a tripulação, que estava muito calma. A lancha de apoio foi solta da popa, e segui para o povoado, chegando em poucos minutos. De fato, toda a região estava completamente assoreada.

Chegando ao porto de cima, muito sujo, fui em busca de Pedro Carpinteiro, amigo, canoeiro velho nascido na Capivara (Brejo Grande, SE) e hoje proprietário da chata Iris Raiane, que se encontra em seco. Pedro ainda se encontrava em Aracaju, segundo moradores. Busquei então por Ademir, outro amigo, que se encontrava em casa com sua esposa. Rapidamente expus a nossa situação, canoa encalhada, doente a bordo, tudo muito difícil, o risco de se ficar ali sem perspectiva de solução em curto prazo.

De imediato, tanto Ademir como a esposa propuseram-se a juntar uma equipe de homens para ir arrancar a Luzitânia da croa. Disseram-me que voltasse com nossa lancha, preparasse a canoa, que chegariam em seguida, com o barco de Ademir. Os dois já saíram em campo de pronto, em busca dos companheiros para a operação. Foi um exemplo imediato da solidariedade ainda existente no Baixo São Francisco, sobretudo na região do interior.

De volta a Luzitânia, com as boas novas, a tripulação se mostrou mais animada. Tínhamos uma possibilidade, real, de sair daquele lugar. A canoa foi preparada, cabos, a lancha para rebocá-la já pronta para ser novamente atracada a popa. Constatamos, após tanto tempo de encalhe, que toda a tinta antiincrustante do fundo havia partido. A água em torno da canoa era tingida pelo material lixado pela areia que passava. Um grande prejuízo em tempo, dinheiro, esforço para fazer as coisas da melhor maneira.

Em poucos minutos chegavam Ademir, Damião e os companheiros – num total de 11 homens - para efetuar o resgate. Todos se admiravam da canoa, e os comentários sobre a Luzitânia era de aprovação.

Dividimos a equipe, em dois grupos: os que puxariam, com o cabo, sendo que um rapaz mais jovem ficaria com o ferro, para deslocá-lo e cravá-lo, se tivéssemos sucesso, tão logo a canoa se encontrasse em água mais profunda, e os que empurrariam, na proa, para acabar de girá-la para cima, e na popa.

Desde o momento em que encalháramos o volume de areia acumulado abaixo da canoa, formando um calço enorme, havia aumentado com grande rapidez. Ou tirávamos a canoa, ou corríamos o risco de vê-la completamente apoiada pela areia, por tempo indeterminado, até que se conseguisse mais água – por vias de negociação ou através de alguma medida extrema.

Todos se colocaram, e de início conseguimos apena girar um pouco mais a Luzitânia, livrando-a de parte do apoio na areia. Foi feito novo esforço, com o pessoal que segurava o cabo e o ferro, sustentando a posição mais aproada para cima. Novo movimento, que livrou um pouco mais o casco, e permitindo uma pequena movimentação para a frente. Foi o suficiente para aumentar o ânimo geral, e num grande esforço, víamos a canoa se deslocando, se livrando do apoio na areia, se arrastando, deixando sua tinta de fundo, mas se deslocando, e, centímetro a centímetro, ganhando alguns dedos de calado, em direção a zona mais profunda, na bifurcação do canal, cerca de 30 metros acima. E foi. Com mais alguns empurrões firmes, todos iguais, e gritando juntos, a Luzitânia foi arrastada sobre a areia até o canal navegável. Uma cena que certamente há muitos anos não ocorria, a de uma canoa ser desencalhada – lembrando que época de rio seco é durante o período de inverno no Baixo São Francisco -. A canoa flutuava.

Não tínhamos como agradecer tão grande esforço dos amigos. Todos estavam satisfeitos, e recusaram

terminantemente uma ajuda para uma rodada de cana no Tibiri. Ali tínhamos a demonstração da ainda existente tradição naval do Baixo São Francisco, de ajuda entre barqueiros, algo que lamentavelmente, na região da praia é extremamente raro nos dias de hoje.

Ademir nos passou as indicações sobre a carreira seguindo por Sergipe, e logo em seguida atracamos a lancha à popa da Luzitânia e seguimos viagem. Encalháramos naquela croa às 13h30min, e às 15h54min continuávamos nossa descida para a praia.

Ainda restava a região abaixo da ponte de Propriá, indo até o Xinaré, onde certamente as condições de passagem seriam as piores possíveis, rememorando os encalhes na subida.

E, de fato, o quadro, ao chegarmos a ponte de Propriá foi desanimador: toda a região estava completamente fechada por croas expostas, submersas e paus fincados. Todas as carreiras que havíamos utilizado na subida se verificaram impraticáveis naquelas condições.

O dia se aproximava do fim, e tínhamos que encontrar um local seguro para passar a noite. Havia também um volume enorme de balseiros que desciam, dificultando muito a navegação, pois se enganchavam no hélice do motor de popa.

Observamos dois pescadores que preparavam suas redes, na zona seca que se formara abaixo da ponte, do lado de Sergipe. Fundeamos a canoa, e, com a lancha, fui ter com os pescadores para indagar sobre as carreiras de rio abaixo. Não poderíamos mais correr o risco de novos encalhes. A decisão foi boa, pois os dois – da Saúde – haviam chegado há pouco, vindos com um barco com motor de rabeta: ...”*mal deu para passar da Tapera para cá...nem a rabeta passava...teve que puxar o barco pela corda...o rio secou de pouco, mudou tudo, de um jeito que a gente não entende nada...e a carreira agora é toda por Alagoas...você segue a carreira que leva os balseiros, por aquela quebrada de areia, em Alagoas...chegando naquele mato mais por baixo, rompe para Sergipe, por riba daquela outra croa, cheia de mato por cima...tem de cuidar, pois a croa vai, por debaixo d’água, quase até Sergipe e tem uma ruma de pau afundado*”... E assim foi.

De volta a Luzitânia, levantamos o ferro e seguimos a carreira d’água que arrastava os balseiros, indo dar por Alagoas, numa zona completamente devastada pela erosão. Da mesma forma que antes o rio devorava a região abaixo de Propriá – a Codevasf construiu alguns molhes/espigões com pedras de enrocamento -, hoje temos o mesmo processo na margem alagoana. Vimos ainda, numa pequena entrada, uma draga engajada em trabalho de bombeamento de areia – teria licença ambiental? Dragava o que, e com que objetivo? Mais abaixo, já contornando por baixo da grande croa no meio do rio, que estava reduzido a um enorme espraiado, seguimos por um pequeno canal, que a separava de outro grupo de croas, ainda mais consolidado – com vegetação firmemente fixada, paus, destroços – em direção ao dique da Codevasf. Ainda roçamos com o leme um pouco da croa inferior, mas conseguimos passar.

A noite já chegava, quando fundeamos a Luzitânia logo acima de uma grande bomba de irrigação, montada em um flutuante, já em um trecho de Sergipe onde há uma mata ciliar muito degrada. Várias pessoas pescavam. Demos por encerrada a navegação daquele dia, longo, cheio de acontecimentos, às 17h55min.

12°. dia (23 de abril - quarta)

Das Proximidades do Dique da Codevasf, abaixo de Propriá, SE a Brejo Grande, SE

Tão logo o dia raiou, começamos os preparativos para a partida. Ainda tínhamos um trecho de difícil passagem, que era o largo do Morro Vermelho até a Bomba, logo abaixo do Xinaré, e acima da fazenda Mãe Natureza, na Saúde (Santana do São Francisco, SE). Às 05h44min o ferro foi levantado e começamos nossa navegação derradeira. Seguíamos a carreira por Sergipe.

Ainda antes da virada do rio, na Tapera topamos outra croa, submersa, que, nas condições atuais mal permitia a passagem por um estreito canal colado a Sergipe. Tive que descer da canoa, para dar um tranco, puxá-la por alguns metros e colocá-la no canal, mas foi tudo rápido.

Logo após a virada da Tapera, nos colamos na margem alagoana, até abaixo do Morro Vermelho. A visão que tínhamos de todo o largo era ainda muito pior do que na subida. Com o rio completamente seco, eram visíveis dezenas de paus fincados, galhas, cabeças de areia, numa imagem mais do que lamentável. Por alguns minutos ficamos na dúvida da melhor opção a tomar. Nestas condições, a carreira que havíamos tomado na subida, por Alagoas, já no limite, deveria estar sem possibilidade de navegação. Todo o meio do rio estava fechado por areia, destroços. Partimos então em busca de passagem colados na margem sergipana, que também está sofrendo um violento processo erosivo. A quantidade de paus e árvores derrubados junto a terra é impressionante. Também impressionante é a quantidade de pedaços de árvores espalhados por todo o rio. Este trecho é delicado, pois muito provavelmente há muita coisa submersa que escapa mesmo a observadores experientes e atentos.

No través do Xinaré, conseguimos uma passagem para Alagoas, pois mais abaixo, por Sergipe, o rio se fechava. Na margem alagoana prosseguimos agora por carreira conhecida até o próximo largo, já no través da fazenda

Mãe Natureza. Toda a zona a cerca de não mais de 100 metros da margem sergipana, da fazenda até abaixo do povoado da Saúde está completamente assoreada, com muita vegetação aquática, sendo impossível a navegação para embarcações de porte pouco acima de pequeno, ou com calado acima de 0,40 cm.

Seguimos pela carreira de Sergipe, até acima do Carrapicho, sempre colados a ilha do Aurélio, já pensando na passagem sob a rede elétrica. Justamente com o rio seco, a croa que está exatamente alinhada com os cabos da rede de alta tensão, partindo da ilha, e em direção o Carrapicho, estava muito rasa. Ainda assim conseguimos passar. Na margem oposta há uma série de pedras, deixando apenas uma estreita passagem para embarcações de maior calado pelo centro do rio. No caso da Luzitânia há a altura dos mastros. Nesta passagem cruzamos com Baixinho, da lancha Luz do Dia, que foi um dos participantes, na mesma lancha, do resgate da Luzitânia[42] no sertão, em 2005.

Com tantas manobras, a preocupação era com a gasolina restante no tanque para o término da viagem. Pelo conhecimento preciso do consumo do motor, o volume disponível era suficiente, porém o vento começava a soprar da costa, pela proa, e nesta condição o motor seria forçado e consumiria mais um pouco. Deixamos como alternativa para parada a Ilha das Flores, onde há um posto de gasolina próximo ao porto.

A partir da Passagem, e passando por Neópolis, a viagem prosseguiu de forma rotineira. No morro do Aracaré atravessamos para a Ponta Mofina, em Alagoas, e de lá cortando pelas ilhas, para o Serrão, Bolívar, e finalmente a Ilha das Flores. Em frente a esta, na ilha do Gondim, ainda que perto de Brejo Grande, fundeamos a canoa, e rapidamente foi-se a terra adquirir um pouco mais de gasolina – por medida de segurança - que não foi utilizada, finalmente. Foi uma parada rápida, de pouco mais de meia hora. Logo em seguida a partida para Brejo Grande, ainda almoçamos, e, no inicio da tarde a Luzitânia estava atracada em seu porto-base de Brejo Grande.

Todo o equipamento foi descarregado e levado para a sede, a tripulação desmobilizada, sendo que a arrumação final da canoa foi transferida para o dia seguinte, pois tínhamos que medicar Daiane, que apesar de estar bem, deveria ter os devidos cuidados médicos.

Fechava-se então, uma das viagens mais difíceis já feitas ao longo destes onze anos de navegação no Baixo São Francisco.

Nota- Veja ainda os anexos onde serão encontradas informações complementares sobre a viagem (tabelas, imagens, vídeo, etc.)

4. Conclusão

Antes de prosseguir, é importante que fique claro que todos os pontos de vista aqui colocados são de pessoas comuns, que observam o que se passa a sua volta, procurando, da melhor forma possível perceber a interação entre todos os elementos que formam um lugar, sejam vivos, não vivos, objetivos e subjetivos, visíveis e não visíveis, porém perceptíveis. Desta forma pode-se muito bem acompanhar os processos de mudanças, para melhor ou para pior - o bom senso e a experiência ainda têm serventia – de forma inegavelmente profunda e válida. Tais pontos de vista podem e devem ter peso em decisões que afetam nossas vidas. Um lugar e todo o conjunto dos elementos que o formam não podem, de forma alguma, ser traduzidos apenas por planilhas repletas de números, estatísticas, coeficientes e gráficos. Sem problema algum, a associação das mais diversas formas de observação e interpretação do espaço que nos cerca é positiva: objetivo e subjetivo podem se juntar.

No caso específico deste lugar – e o caso do Baixo São Francisco não é único -, em momento algum o patrimônio afetivo, o bem estar de se morar em um lugar bom, bonito, com suas paisagens e seus efeitos profundamente enraizados nas vidas de seus moradores, em momento algum, repetimos, tal patrimônio sofreu o devido reconhecimento – trata-se sim, de algo real, ainda que intangível – de sua legitimidade e a valoração. Poder viver bem em seu lugar, do seu jeito, liberto, tem preço incalculável, que as tais mitigações, indenizações, compensações - ou qualquer que seja o nome dado a esta falsa moeda de troca – jamais poderão cobrir. Por esta razão a abordagem deste documento não poderia ter outro formato.

É perfeitamente clara, para as populações moradoras das margens nos Baixo São Francisco, a gravidade dos impactos causados pelas operações das barragens, e a piora após a redução da vazão à jusante de Xingó para os 1.100 m3/s[43] entre janeiro e abril de 2008. Tivemos um agravamento de uma situação já muito ruim, que há anos vem sendo denunciada. Mesmos os 1.300 m3/s, em época de vazões maiores, são visivelmente

[42] Ver apresentação do Projeto Canoa de Tolda.

[43] Talvez o único aspecto positivo desta manobra recente, foi justamente expor completamente a real situação do Baixo São Francisco.

insuficientes para a navegação e tantas outras atividades que fazem parte do cotidiano da margem.

O lugar onde vivemos está pior, cada vez pior, tudo cada vez mais rápido e não vemos atitudes positivas que seriam demonstradas nas políticas públicas para a região. O quadro que já era preocupante até dezembro de 2007 agora se mostra sem solução em curto prazo, a não ser o aceleramento do processo de degradação. Não temos, até o momento, notícia de nenhuma iniciativa, vinda dos responsáveis e promotores da situação, que busque imediata e urgente reparação: tanto para o rio como para com as pessoas que aqui moram.

No entanto o governo federal, através de seus organismos e empresas (já citados na introdução deste documento), que por sua vez, apoiados unicamente em pareceres de seus técnicos para cá enviados[44], ou em visões a partir de sobrevôos de helicóptero[45], insiste em ações que não contribuem para a melhoria da realidade local.

O simples direito inalienável de ir e vir, pelo rio, se encontra ameaçado em curto prazo, pelo comprometimento, próximo do irreversível, da navegabilidade de grande parte do trecho baixo do São Francisco[46]. Os grandes e inúmeros bancos de areia, cada vez mais fixados tanto pela proliferação de plantas aquáticas, favorecidas pela eutroficação, como também – nas áreas em seco - com o crescimento e alastramento de vegetação se transformam em ilhas. Este processo tem a contribuição do acúmulo de destroços (paus, troncos, cascalhos) encalhados – comuns nos períodos de trovoadas, porém, nas épocas das cheias, arrastados pelas altas vazões. Temos milhares de metros cúbicos de areia e detritos na calha do rio, que a cada dia não param de aumentar.

A cunha salina[47], gradativamente tem seu avanço registrado em localidades já mais afastadas da foz. Diversas comunidades da região enfrentam problemas constantes de abastecimento de água potável (Saramem, Resina, Capivara no município de Brejo Grande, SE, e Pixaim e Potengy, em Piaçabuçu, AL). Segundo observações recentes, a salinidade da água já alcançaria níveis considerados altos, já próximo da ilha da Fitinha, pouco abaixo da cidade de Piaçabuçu, AL.

Na região do povoado Cabeço, na ilha do Arambipe, em Brejo Grande, SE, registra-se o acelerado recuo da linha costeira, com o mar já próximo do derradeiro local das casas remanescentes. Também nas localidades do Gato Preto e Saramem, igualmente em Brejo Grande, o impacto das ondas promove o recuo da margem do rio.

A grande maioria da população se encontra atônita, desesperançada e ao mesmo tempo revoltada pela forma como são feitas as manobras de operação das barragens, a soltura ou represamento das águas do São Francisco. São comunidades que ainda permanecem marginais aos processos de decisão sobre um elemento que é, sempre foi, a linha básica de suas vidas. Deve ser considerado – qualquer observador mediano pode assim perceber - que os conflitos irão doravante se intensificar no Baixo São Francisco, a exemplo do que ocorre na região das obras da transposição.

Um ponto já levantado insistentemente pela Sociedade Canoa de Tolda – sendo a ponta da profunda raiz de todos os problemas - é a forma como o governo federal vê, entende e acha que o rio São Francisco deve ser aproveitado. Ainda que os “usos múltiplos” sejam constantemente postulados pelo governo federal, através de suas entidades, organismos e empresas, como demonstramos em nosso Ofício Circular CT – 017/07 – 24.12.2007 **A Redução da Vazão no Sub-Médio e No Baixo São Francisco**, em todos os principais pronunciamentos, apenas a produção de energia elétrica era e permanece sendo o mote. É ignorado, não se entende o porque, o conhecimento da existência de vida humana, animal, vegetal e interações entre seres vivos, sejam os ditos inferiores e superiores, nos diversos ecossistemas ainda existentes no Baixo São Francisco.

Somos insistentemente obrigados a conviver com declarações, sempre presentes na mídia, como *...”a demanda de energia tem de ser atendida...pois o desenvolvimento...pois a produção de automóveis...pois a produção de commodities..pois o agronegócio”...* Em momento algum vemos a menor menção, vinda de cima, daqueles que decidem por nós, de um mínimo de coerência e de respeito ao futuro de nossas gerações, de que a tal demanda

[44] Solicitamos a ANA – Agência Nacional de Águas, através de nosso ofício CT-023/08 de 24.04.2008, copia do relatório dos técnicos do órgão que estiveram no Baixo São Francisco recentemente, para a avaliação da situação. Até a data de fechamento deste relatório não recebemos qualquer documento. Os relatórios 001/2008/SOF-ANA e 005/2008/SOF/SUM foram obtidos na internet, após envio de correio eletrônico da ANA, em 12 de maio de 2008.

[45] Solicitamos a SOC – Superintendência de Operações e Contratos da CHESF, através do Ofício CT-009/08 de 04.02.2008, com o objetivo de tentativa de compreensão de como se constroem as avaliações daquela entidade, a participação em sobrevôo a bordo de seu helicóptero no Baixo São Francisco. Até o momento não recebemos qualquer resposta positiva. A alegação é de que a aeronave está constantemente com sua capacidade completa.

[46] Nos planos de desenvolvimento estabelecidos pelo governo federal, ao ser tratada a recuperação da Hidrovia do São Francisco, não há qualquer menção ao Baixo São Francisco. Oficialmente a navegação na região é desconsiderada. Durante a 11ª. Plenária do Comitê da Bacia do São Francisco, durante a mesa redonda sobre as Baixas Vazões, os representantes da CHESF, ANA e ONS deixaram muito claro que a navegação no Baixo São Francisco não faz parte do elenco de condicionantes para as operações das barragens.

[47] A UFAL, com a participação dos professores Arno Marshmann e Paulo Peter, executa, a serviço da CHESF, um projeto de monitoramento mensal da cunha salina. Tanto o projeto como os dados nunca foram divulgados à população do Baixo São Francisco. A Sociedade Canoa de Tolda solicitou cópia dos inúmeros relatórios através do ofício CT-024/08 de 24.04.2008.

deveria estar ferreamente vinculada, limitada, por uma oferta máxima também solidamente atracada a parâmetros de sustentabilidade. A demanda desenfreada, por essa energia tão cara a políticas públicas inadequadas para nossa região e pressões do capital, está aumentando, também de forma desenfreada o passivo sócio ambiental de nosso lugar. Passivo este que é oficialmente ignorado pelo governo federal e seus atores por ele designado para o rio São Francisco.

Perdura até o momento, sem perspectiva de melhoria – os acontecimentos recentes nos dão todo o direito a esta suposição negativa –, a inexistência de diálogo adequado, a busca por uma forma de convivência respeitosa e compartilhamento de decisões por parte dos gestores e tomadores de decisões quanto às manobras e ações[48] que modificam o rio, como:

a) **a CHESF – Companhia Hidro Elétrica do São Francisco** – Em mais de 50 (cinqüenta) anos de operação no São Francisco, sequer tem um escritório na região para atendimento aos cidadãos locais e melhor conhecimento e entendimento de suas aspirações; não disponibiliza um telefone de comunicações gratuitas para contato direto, reclamações, e, por que não, até mesmo elogios, sugestões; não possui uma indispensável ouvidoria, onde os cidadãos diretamente atingidos por suas ações tenham a possibilidade de manifestação livre, a qualquer momento; não destaca, de forma permanente a presença de funcionários dedicados exclusivamente ao contato e conhecimento de como são e vivem as pessoas na região. A empresa, de forma incompreensível, não favorece em sua estrutura uma verdadeira Diretoria de Meio Ambiente: o DMA é um Departamento de Meio Ambiente que não atende às necessidades proporcionais ao impacto ambiental causado pelo sistema de barragens. Também não há uma estrutura, no nível da diretoria, que atenda às implicações sociais provocadas pelas operações das usinas. O único canal de acesso gratuito é um telefone 0800, destinado unicamente a denúncias de práticas que comprometam o patrimônio físico da empresa. O contato mais próximo, visível, da empresa com os moradores ao longo da região se resume aos sobrevôos com seu helicóptero[49]. A empresa insiste que a ela não compete o ônus da divulgação pontual das manobras de operação das barragens, e da preparação da população para eventos emergenciais[50].

b) **a ANA** – **Agência Nacional de Águas** – Apesar de traçar as diretrizes de como o rio deve ou não ser - a partir de análises cujo teor são desconhecidos[51] pela grande maioria dos ribeirinhos e sequer são discutidos pela população de nossa região trata-se de um órgão do governo completamente desconhecido pela grande maioria da população ribeirinha. Como a CHESF, não dispõe de ponto de referencia físico na região, de um telefone de acesso gratuito, de gente dedicada ao conhecimento e contato permanente do que aqui se passa. Seus relatórios ANA 001/2008/SOF-ANA e 005/2008/SOF/SUM com o foco na questão das baixas vazões mostram a não relevância das atividades diárias das populações locais.

c) **o ONS** – **Operador Nacional do Sistema** - Da mesma forma que a ANA, o ONS tem função de peso nas decisões sobre as operações do sistema de barragens. E, talvez mais que a própria ANA, é um órgão ainda mais invisível. Todas as observações elencadas no item *b* acima, com exceção dos relatórios da ANA aqui também cabem.

d) **o IBAMA – Instituto Brasileiro de Meio Ambiente –** A autorização do IBAMA para a redução da vazão nos quatro meses passados foi tudo o que o governo federal procurava para aumentar ainda mais o descrédito e a rejeição da população local para com a instituição. A presença do órgão - cujo objetivo primeiro é a fiscalização e a defesa de nosso patrimônio natural - que já é rara e desgastada na região,

[48] As ações que artificializaram o São Francisco, eliminando ciclos e anúncios naturais, trocando espaços temporais de dias, semanas, para algumas horas, nem ao menos contemplam em seus projetos a questão da comunicação antecipada, generalizada e profunda com as populações ribeirinhas.

[49] Em cerca de mais de 10 anos de atuação no Baixo São Francisco, tivemos um único encontro com uma lancha voadeira, baseada em Piranhas, durante a cheia de 2004. Isto ocorreu no través do Mato da Onça, município de Pão de Açúcar. Fizemos sinal para que parasse e viesse, com a equipe dos técnicos a bordo, a terra, para que discutisse com a comunidade sobre o que de fato ocorria. Não corresponderam: fomos obrigados a atravessar seu caminho com a lancha da Sociedade Canoa de Tolda, numa atitude aparentemente antipática de nossa parte, para parar a lancha e tentar alguma comunicação. Os técnicos a bordo visivelmente não apreciaram, e a contragosto nos deram alguns poucos minutos de atenção.

[50] É interessante notar que temos um exemplo, do TECARMO – Terminal de Carmópolis, da Petrobras, em Aracaju, que hoje se encontra em plena zona urbana. Pois coube a Petrobras a preparação de planos de evacuação dos bairros vizinhos, treinamento coma população, etc. A comunicação sobre aumento ou diminuição de vazões se restringe a faxes, muitas vezes a poucos dias das mudanças operacionais, para as prefeituras, órgãos públicos federais, estaduais e municipais, algumas rádios, e outros pontos de contato. Não ocorre a comunicação de fato a toda a população da margem. A prova está nos encalhes que a canoa Luzitânia sofreu nos dias 22 e 23 passados, pois, como tantos navegantes da região, estávamos em viagem e não tivemos qualquer comunicação. Para tal tipo de ação não conhecemos que tenha sido engajada alguma vez as aeronaves e/ou embarcações da CHESF.

[51] Há a eterna justificativa – comum aos diversos órgãos públicos - de que as informações se encontram disponibilizadas nas respectivas páginas da internet.

após a edição da licença para a operação da vazão de 1.100 m3/s, com certeza será ainda mais questionada. Não se tem conhecimento de que os autores dos pareceres tenham vindo antes de janeiro de 2008 a nossa região, e que, de forma ativa, tranqüila[52], tenham discutido profundamente a situação com as populações locais. Jamais o relatório técnico que embasou os pareceres foi divulgado para nossas populações – que têm o direito nato de saber seu conteúdo e o processo de análise, com base em que se toma e se assina uma decisão com tamanho impacto. Não se tem também noticia de qualquer equipe (preferencialmente dos mesmos técnicos que assinaram a autorização, para que assistam ao quadro que permitiram ser desenhado) que tenha vindo recentemente, para avaliar como ficamos, perguntar o que achamos disso tudo.

Observamos ainda que:

1- Com a supressão das cheias naturais o Baixo São Francisco se encontra gravemente aterrado, conseqüência de erosão acelerada, em processo que não para de piorar, sem que vejamos qualquer eficiente política de estado para a busca de solução para tão grave problema.

2- A inexistência de canais com calado mínimo adequado, além de trazerem todas as implicações socioambientais bem conhecidas e todos os problemas de navegação já mencionados, aumenta o risco de calamidade em caso de cheia incontrolada. Esta é uma constatação que qualquer beiradeiro com um pouco mais de experiência, vendo o que se vê, chega de forma muito natural.

3- Com a situação de assoreamento generalizado em todo o Baixo, verifica-se que mesmo a vazão de 1.300 m3/s (sobretudo após uma prolongada vazão ainda mais reduzida) não possibilita a navegação segura na região. Este patamar de vazão deveria ser revisto, sobretudo para as épocas do período úmido, quando devem ocorrer as cheias no Baixo São Francisco;

4- Não cabe a colocação de que caso não houvesse barragens a situação seria pior[53], sabendo todos nós, pelo maioria esmagadora de todos os depoimentos da população da margem de que *"o rio ficava seco, mas não era aterrado, a gente tinha as carreiras para o movimento na margem"*...

5- Há um plano nacional de previsão de cheias[54], que até o momento não foi apresentado, discutido, e devidamente construído com as populações do Baixo São Francisco;

6- Dentre as inúmeras condicionantes e restrições para as manobras de operação das barragens, para o Baixo São Francisco, não consta a questão da navegação[55] na região;

7- Vivemos a situação de que a UHE de Xingó opera a partir de um EIA/RIMA editado em 1993, quando a barragem estava praticamente prestes a operar;

8- O EIA/RIMA da UHE de Xingó estabelece que a zona de influencia direta da operação da barragem se estende apenas até pouco abaixo de Piranhas Velha, desconsiderando os graves impactos socioambientais em todo o Baixo São Francisco;

E assim, desta forma, os recursos hídricos do rio São Francisco vão sendo geridos. E assim, desta forma, caminhamos todos nós para um futuro muito incerto com grande possibilidade de tempos muito mais difíceis.

Todos os conflitos pelo uso da água estabelecidos no Baixo São Francisco são, em sua maioria, conseqüência das políticas de estado para a região. E, o pleito generalizado das populações ribeirinhas pode ser resumido, de forma simples, em "mais água para o Baixo São Francisco".

Naturalmente ocorrerão reações contrárias. Mas, o argumento de que o "*aumento da vazão comprometeria a produção de energia e que sua demanda deve ser atendida ou teremos um colapso energético*" não poderá ser aceito. O Baixo São Francisco, após mais um período de insustentável oferta de recurso hídrico, já aumentou seu saldo – que não é pequeno - de subvenção, com toda a sorte de prejuízos, a um modelo econômico sem coerência com o bem estar de nossas populações.

---

[52] Decisões como estas jamais respeitam o tempo das populações locais. Há sempre a vitória da pressão dos imperativos da "demanda".

[53] Durante a 11ª. Plenária do Comitê da Bacia do São Francisco houve a menção, durante a mesa redonda sobre baixas vazões – após a exposição da Canoa de Tolda sobre a situação na região, com exibição de vídeo e imagens deste documento - de que mesmo sem as barragens a canoa teria encalhado em um período de tão baixa precipitação.

[54] Tivemos esta informação durante a mesa redonda na 11ª. Plenária do Comitê da Bacia do São Francisco, através da palestra do representante do ONS.

[55] Idem a nota no. 55.

Brejo Grande, 30 de abril de 2008

____

Carlos Eduardo Ribeiro Junior

Presidente

Canoa de Tolda – Sociedade Sócio Ambiental do Baixo São Francisco

Sede Sergipe - R. Jackson Figueiredo, 09 – Mercado Municipal

49995-000 Brejo Grande SE

Tel/Fax (79) 3366 1246

Alagoas – R. Mestre Francelino, 255 – Centro

57210-000 Piaçabuçu AL

Tel (82) 3552 1570

End. Eletrônico canoadetolda@canoadetolda.org.br e ygara@ygara.arq.br

Página Internet www.canoadetolda.org.br

Contatos:

Carlos Eduardo Ribeiro (presidente) – (79) 3366 1246 e (82) 3552 1570

Márcia Melo (vice-presidente) – (83) 3421 5299

Paulo Paes Andrade (secretário executivo) – (81) 3272 3166

Maria Roziana Barreto dos Santos (tesoureira) – (79) 3366 1423

Alto Sertão:

Antonio Felix Neto – netofelix@ig.com.br (82) 9969 5877 e (79) 3351 9002

Anexos

Anexo 1 – Tabela descritiva das condições observadas nos diversos trechos de navegação

Anexo 2 - Canoa Luzitânia – Informações gerais sobre operação e condições técnicas da embarcação

Anexo 3 - Divulgação da Iniciativa

Anexo 4 - Prejuízos materiais e financeiros da entidade

e CD contendo:

Anexo 5 - Apresentação em PowerPoint® da viagem com a canoa Luzitânia ocorrida entre 12 e 23 de abril de 2008

Anexo 6 – Mini vídeo com imagens colhidas durante a viagem (duração 5 minutos)

Anexo 1

Tabela descritiva das condições observadas nos diversos trechos de navegação

Na tabela abaixo temos a condensação das observações obtidas em cada trecho navegado, tanto na viagem de subida como na viagem de descida.

Trecho da Viagem 01	De: **Brejo Grande, SE**	A: **Ilha do Gondim, porto de S. Zé Moré, través do Bongue, Ilha das Flores, SE.**
Tempo real gasto: **02|04 min.**	Partida: **16h33min**	Chegada: **18h29min**
Paradas no percurso:	Tempo de paralisação:	Propulsão utilizada: **velas**
Condições de navegação no trecho: razoável, com atenção	**Quadro de assoreamento:** pontual, porém crescente	**Quadro de erosão:** acelerada em ambas as margens e ilhas.
Quadro mata ciliar Sergipe: precário, com faixas estreitas de matas em alguns pontos, que não atendem à legislação que regulamenta tais áreas da União.	**Quadro mata ciliar Alagoas:** completamente degradada, com intensa utilização dos terrenos da União para atividades como plantio de cana de açúcar, pastagens, etc.	**Quadro geral antes de janeiro de 2008 e após 23 de abril 2008:** aceleração do processo erosivo.
Trecho da Viagem 02	De: **Ilha do Gondim, porto de S. Zé Moré, través do Bongue, Ilha das Flores, SE.**	A: **Croa ao largo do Xinaré, Penedo, AL**
Tempo real gasto: **08|24 min.**	Partida: **08h36min**	Chegada: **16h30min**
Paradas no percurso: não houve	Tempo de paralisação:	Propulsão utilizada: **velas**
Condições de navegação no trecho: razoável porém com muitas restrições e com toda atenção indispensável. É possível navegação noturna com perfeito conhecimento local apenas até a Saúde.	**Quadro de assoreamento:** pontual, porém crescente até a Saúde. Generalizado no largo entre a Bomba (SE) e o Morro Vermelho (AL).	**Quadro de erosão:** acelerada em ambas as margens e ilhas. Em estado mais grave na margem alagoana mais próxima da fazenda Mãe Natureza, e na margem sergipana abaixo do Morro Vermelho e o Xinaré.
Quadro mata ciliar Sergipe: muito precário, com grandes faixas desmatadas e outras faixas estreitas de matas em alguns pontos, que não atendem à legislação que regulamenta tais áreas da União.	**Quadro mata ciliar Alagoas:** completamente degradada, com intensa utilização dos terrenos da União para atividades como plantio de cana de açúcar, pastagens, etc.	**Quadro geral antes de janeiro de 2008 e após 23 de abril 2008:** aumento visível da erosão, do assoreamento e encalhe de destroços no trecho.
Trecho da Viagem 03	De: **Croa ao largo do Xinaré, Penedo, AL**	A: **Povoado Tibiri (São Brás), AL**
Tempo real gasto: **09|37**	Partida: **08h33min**	Chegada: **18h40min**

min.		
Paradas no percurso: encalhe em croa abaixo do dique da Codevasf, Propriá, SE	Tempo de paralisação: cerca de 30 minutos	Propulsão utilizada: **velas**
Condições de navegação no trecho: difícil, sobretudo no trecho abaixo da ponte de Propriá, e entre a praia da adutora e o Porto Real do Colégio. Navegação noturna muito delicada. Inúmeros destroços encalhados de difícil visibilidade.	**Quadro de assoreamento:** generalizado, com vegetação crescendo e fixando os bancos de areia. Abaixo de Propriá e acima do Porto Real do Colégio a situação é extremamente grave.	**Quadro de erosão:** acelerada em ambas as margens e ilhas. Em estado mais grave na margem alagoana.
Quadro mata ciliar Sergipe: muito precário, com faixas estreitas de matas em alguns pontos, que não atendem à legislação, ocupações irregulares, desmatamento.	**Quadro mata ciliar Alagoas:** completamente degradada, com intensa utilização dos terrenos da União para atividades como plantio de cana de açúcar, etc.	**Quadro geral antes de janeiro de 2008 e após 23 de abril 2008:** aumento visível da erosão, do assoreamento e encalhe de destroços no trecho. Mudança acelerada dos canais de navegação.
Trecho da Viagem 04	De: **Povoado Tibiri (São Brás), AL**	A: **Localidade do Bode (Traipu, AL)**
Tempo real gasto: **07|55 min.**	Partida: **09h45min**	Chegada: **17h40min**
Paradas no percurso:	Tempo de paralisação:	Propulsão utilizada: **velas**
Condições de navegação no trecho: difícil, sobretudo no trecho entre o Tibiri e a entrada do canal (impraticável) de São Brás e entre o morro do Gaia e a localidade do Bode (AL).	**Quadro de assoreamento:** generalizado, com vegetação crescendo e fixando os bancos de areia.	**Quadro de erosão:** acelerada em ambas as margens e ilhas. Em estado mais grave na margem alagoana, sobretudo em toda a margem ao longo do povoado Munguengue (Traipu, AL).
Quadro mata ciliar Sergipe: muito precário, com faixas estreitas – ainda mais esparsas - de matas em alguns pontos, que não atendem à legislação, ocupações irregulares, desmatamento intenso.	**Quadro mata ciliar Alagoas:** semelhante ao de Sergipe	**Quadro geral antes de janeiro de 2008 e após 23 de abril 2008:** agravamento da erosão, do assoreamento da presença de destroços no trecho. Os canais mudaram e se aterraram.
Trecho da Viagem 05	De: **Localidade do Bode (Traipu, AL)**	A: **Barra do Ipanema (Belomonte, AL)**
Tempo real gasto: **07|55 min.**	Partida: **08h55min**	Chegada: **18h30min**
Paradas no percurso:	Tempo de paralisação:	Propulsão utilizada: **velas**
Condições de navegação no trecho: muito difícil, sobretudo nos trechos entre a Lagoa Funda e Traipu, e em seguida, a partir da Lagoa	**Quadro de assoreamento:** generalizado, com vegetação crescendo e fixando os bancos de areia.	**Quadro de erosão:** acelerada em ambas as margens e ilhas.

Primeira até a Barra do Ipanema. Navegação noturna apenas com perfeito conhecimento local.		
Quadro mata ciliar Sergipe: praticamente inexistente. Inúmeras áreas desmatadas e queimadas.	**Quadro mata ciliar Alagoas:** semelhante ao de Sergipe	**Quadro geral antes de janeiro de 2008 e após 23 de abril 2008:** agravamento da erosão, do assoreamento e da presença de destroços no trecho. Mudança e aterramento dos canais de navegação.
Trecho da Viagem 06	De: **Barra do Ipanema (Belomonte, AL)**	A: **Mato da Onça (Pão de Açúcar, AL)**
Tempo real gasto: **07|41 min.**	Partida: **09h17min**	Chegada: **16h58min**
Paradas no percurso:	Tempo de paralisação:	Propulsão utilizada: **velas**
Condições de navegação no trecho: muito difícil, sobretudo no trecho até a Julia (SE), e entre Belomonte e a extremidade mais baixa da Ilha de São Pedro. Navegação noturna muito delicada, apenas para embarcações de pequeno calado e perfeito conhecimento local.	**Quadro de assoreamento:** generalizado, com vegetação crescendo e fixando os bancos de areia.	**Quadro de erosão:** acelerada e generalizada em ambas as margens.
Quadro mata ciliar Sergipe: completamente degradado, com faixas estreitas – ainda mais esparsas - de matas em alguns pontos, que não atendem à legislação, ocupações irregulares, desmatamento.	**Quadro mata ciliar Alagoas:** semelhante ao de Sergipe	**Quadro geral antes de janeiro de 2008 e após 23 de abril 2008:** houve agravamento da erosão, do assoreamento da presença de destroços no trecho. Mudança e aterramento dos canais de navegação.
Trecho da Viagem 07	De: **Pão de Açúcar, AL**	A: **Proximidades do Dique da Codevasf, abaixo de Propriá, SE**
Tempo real gasto: **11|50 min.**	Partida: **00h10min**	Chegada: **17h55min**
Paradas no percurso: 3 encalhes	Tempo de paralisação:	Propulsão utilizada: **motor**
Condições de navegação no trecho: muito difícil, com modificação (desaparecimento e/ou aterramento radical das vias navegáveis antes utilizadas. Navegação noturna delicada e apenas com perfeito conhecimento local, sobretudo entre a da Borda da Mata e a praia da Adutora (margem sergipana).	**Quadro de assoreamento:** generalizado, ainda mais visível, com vegetação crescendo e fixando os bancos de areia.	**Quadro de erosão:** acelerada em ambas as margens. Em estado mais grave na margem alagoana.

Quadro mata ciliar Sergipe: completamente degradado, com faixas estreitas – ainda mais esparsas - de matas em alguns pontos, que não atendem à legislação, ocupações irregulares, desmatamento.	**Quadro mata ciliar Alagoas:** semelhante ao de Sergipe	**Quadro geral antes de janeiro de 2008 e após 23 de abril 2008:** houve agravamento da erosão, do assoreamento da presença de destroços no trecho. Nos trechos entre o Jacarezinho e Belomonte (AL); e até
Trecho da Viagem 08	De: **Proximidades do Dique da Codevasf, abaixo de Propriá, SE**	A: **Brejo Grande, SE**
Tempo real gasto: **07|41 min.**	Partida: **05h44min**	Chegada: **12h59min**
Paradas no percurso: abastecimento na Ilha das Flores	Tempo de paralisação: 40 min.	Propulsão utilizada: **motor**
Condições de navegação no trecho: muito difícil na região do Morro Vermelho até acima da fazenda Mãe Natureza, na Saúde, SE.	**Quadro de assoreamento:** generalizado, com vegetação crescendo e fixando os bancos de areia, muitos paus fincados e submersos.	**Quadro de erosão:** acelerada em ambas as margens. Em estado mais grave na margem alagoana.
Quadro mata ciliar Sergipe: completamente degradado, com faixas estreitas – ainda mais esparsas - de matas em alguns pontos, que não atendem à legislação, ocupações irregulares, desmatamento.	**Quadro mata ciliar Alagoas:** semelhante ao de Sergipe	**Quadro geral antes de janeiro de 2008 e após 23 de abril 2008:** Houve agravamento da erosão, do assoreamento da presença de destroços no trecho.

Nota: nos quadros de comparação entre o final de 2007 e final de abril de 2008, há diferenças nas observações ocorridas em trechos aparentemente semelhantes, porém, percorridos em carreiras distintas nas viagens de subida e de descida.

Anexo 2

A2 Canoa Luzitânia – Informações gerais sobre operação e condições técnicas da embarcação

A2.1 Condições Gerais da Embarcação

Em todo o percurso, subindo e descendo o rio, a embarcação não apresentou maiores problemas técnicos. As duas correntes que sustentam as vergas, e que ofereceram problemas na viagem anterior foram substituídas, e funcionaram com todo o sucesso.

A pintura da embarcação (na verdade realizada em maio/junho de 2006, quando houve o problema de relacionamento com a prefeitura de Brejo Grande[56]) teve alguns retoques realizados na fase de preparação para a viagem, e necessitará ser refeita no início de 2008. A embarcação apresenta diversos arranhões (que em sua maioria não comprometem esteticamente ou em sua conservação) na pintura, provocados, sobretudo por impactos com embarcações de pessoas das comunidades que acostavam. Apesar das defensas (em pneus), e de nosso maior cuidado e orientação para as tripulações, ainda assim a Luzitânia sofreu estes pequenos danos[57]. Em poucos pontos ocorreram ¨feridas¨mais profundas, onde a camada de resina foi removida. Nestes locais, por ocasião da docagem prevista no início de 2008, o adesivo epóxi será reaplicado sem maiores problemas.

A pintura (antiincrustante) do fundo deve ser refeita com urgência, pois mesmo tendo sido feita uma aplicação antes da viagem, os diversos encalhes a removeram completamente. Está sendo prevista docagem em calços nos próximos dias para esta operação – em Piaçabuçu, AL.

Com relação aos panos, tendo-se em conta de sua fragilidade[58], não ocorreram quaisquer danos ou por desgaste ou alguma manobra indevida. A cada parada eram cobertos para sua proteção contra o desgaste provocado pelos raios solares. Em apenas um local de cerca de 30 mm de comprimento, tivemos uma costura aberta, provocada por um rompimento da linha.

Sentiu-se grande necessidade de mais cabos de 14 e 16 mm a bordo, para manobras de fundeio. No total, cerca de 100 m de cada bitola. Também as adriças das vergas, em 12 mm, mereciam sua substituição por outras de 14 mm, para maior conforto de operação.

A cana de leme longa, de rio acima, foi modificada antes da viagem, após as recomendações apresentadas no relatório da 1ª. Missão ao Sertão.

As cunhas do mastro de proa também foram substituídas, e o comportamento da mastreação foi impecável.

Os cabos de controle das tábuas de bolinas foram substituídos por cabos com 14 mm, e foram instalados tarugos (pinos) na sobre beira, próximos às argolas de fixação dos aparelhos de comando do leme, para facilitar a manobra com as bolinas proporcionando melhor operação dos aparatos.

Foram feitas as extensões do toldão, entre este e tolda da proa, e entre a lona que cobre o convés de popa. O objetivo foi substituir as lonas plásticas provisórias, já deterioradas, mantendo a canoa sempre sombreada e protegida da água da chuva.

Ainda se faz necessário mais um ferro leve, almirantado, com cerca de 700 mm de comprimento, barras de 1¨, para fazer par ao ferro leve já existente.

A ferragem do toco – escota do traquete de proa – foi modificada, para permitir o giro da argola que fixa o moitão. Funcionou perfeitamente.

Deve ser relembrado que as vergas deverão ser substituídas por outras mais finas e mais leves. As atuais, em golandim, são pesadas. Já temos um par de vergas, em folha larga, vindo de uma serraria de Arapiraca, AL.

---

[56] Ver a apresentação do Projeto Canoa de Tolda, onde a questão é bem descrita.

[57] Tradicionalmente, pela rusticidade das embarcações tradicionais, não há grande cuidado com a questão de impactos e mesmo a manutenção – com raras exceções – de condições cosméticas. Apesar disso, pouco a pouco as pessoas ao longo das margens foram compreendendo o cuidado diferenciado que a canoa de tolda Luzitânia deve ter, a partir de agora.

[58] Temos uma embarcação cargueira – ainda que navegue leve atualmente - , pesada, com cerca de seus 12.000 kg, movida por panos confeccionados com lonita de algodão, que sofrem tanto as ações do vento, como do sol e da chuva.

A2.2 Arranjo Interno da Embarcação

Nesta viagem a canoa Luzitânia já contou com melhorias em seu equipamento, como a inclusão em seu inventário, de dois bancos longos, que além de permitirem maior conforto – para trabalho e repouso -, favorecem a arrumação a bordo.

Permanece a necessidade da construção de um móvel/cozinha, em madeira, onde ficarão escamoteados o fogão de duas bocas e o botijão de gás. O tampo móvel terá utilidade como mesa e plano de trabalho.

Também deverão confeccionados caixões para acondicionamento de carga geral, proporcionando maior arrumação da mesma na embarcação. Sentiu-se a necessidade de engradados para o arranjo da carga no paiol da popa.

A necessidade da aquisição de um banheiro químico, com biodigestor é urgente.

A2.3 Energia a bordo

Não foi possível contar com energia auxiliar fornecida pelo painel solar, como na descida da primeira missão ao sertão, em outubro e novembro de 2007. Após o sucesso do teste com o painel solar a partir do Mato da Onça, fica claro que é fundamental a instalação de painéis leves, flexíveis de preferência, para alimentar um banco de baterias da ordem de 800 ampère/h. Este sistema elétrico possibilitará o uso do computador, comunicação, carga de baterias para aparelhos de filmagem, fotografia, impressora, etc. O uso dos painéis citados, sobre o toldão, não comprometerá o aspecto da canoa, pois são facilmente removíveis, além de poderem ser cobertos com outra lona similar.

A2.4 Comunicação

Não tivemos, desta vez, sistema de comunicação (Internet) a bordo, com conexão através das operadoras de telefonia celular (modem portátil). Este equipamento, já mencionado em relatórios anteriores, deve ser integrado ao sistema permanente de comunicação da Luzitânia, tanto por questões de segurança, como também para transmissão de dados e imagens sobre a situação no Baixo São Francisco, além da atualização de nossa página na Internet – proporcionando para quem acessar o sitio, o acompanhamento de nossas atividades.

A2.5 Segurança do patrimônio

Em momento algum, durante a navegação normal a canoa Luzitânia foi submetida a grandes riscos, a não ser os normais de uma navegação deste porte, e sob condições de ventos frescos. Todas as manobras eram bem antecipadas, sobretudo com os panos. Nesta navegação, tivemos ainda mais agilidade por parte da tripulação[59], que inclusive pode praticar – graças aos ventos mais brandos – e com toda a segurança, diversas manobras de passagem de panos, subida e descida dos mesmos, pilotagem, etc.

Porém, quando dos diversos encalhes, o risco imediato era a permanência da embarcação no local, com a possibilidade de posterior aterramento – no caso de impossibilidade de remoção da canoa – e danos a estrutura do casco. Todos os procedimentos efetuados para as manobras de livrar a embarcação dos bancos de areia obedeceram prioritariamente à proteção e manutenção da integridade da embarcação. Em todos os trechos de navegação difícil, tivemos tripulante na proa da embarcação com a responsabilidade exclusiva da observação do trecho a ser navegado.

Mais uma vez o uso de nossa lancha de apoio mostrou-se indispensável, garantindo muita rapidez em manobras de fundeio, lançamento de cabos, ferros, reboque da canoa, solicitação de socorro, etc.

Reiteramos que a Luzitânia, ainda que uma embarcação histórica de valor incalculável, não é coberta por qualquer seguro, o que exige dedicação e cuidados extremos.

---

[59] É interessante notar que a composição da tripulação nesta viagem era de 50% mulheres, e 50% homens. Uma das tripulantes estava em seu primeiro embarque. Todos participavam igualmente de todas as atividades e manobras, sem diferenças nas competências.

Anexo 3

A3 Divulgação da Iniciativa

A3.1 Contatos com as comunidades/divulgação

Através do informativo A Margem – Informativo do Baixo São Francisco e da Canoa de Tolda, rádios locais, mala direta via internet.

A3.2 Documentação da viagem

Foi realizada com fotografias digitais, além de mini-videos para disponibilização na página da Canoa de Tolda www.canoadetolda.org.br.

A3.3 Exibição de matéria na TV

A Sociedade Canoa de Tolda, graças a disponibilização de informações para as principais redes de televisão, proporciona ao publico regional e nacional a possibilidade de veiculação de matérias sobre nossa região.

Anexo 4

A4 Prejuízos materiais e financeiros da entidade

Tanto os quatro meses com as vazões a 1.100 m3/s como a recente viagem de avaliação trouxeram prejuízos financeiros e materiais para a Sociedade Canoa de Tolda. No caso do período compreendido entre janeiro e abril passados, tivemos os principais impactos:

a) O cancelamento, sem data de substituição, do Projeto Rota das Canoas®[60] - Navegações Tradicionais do Baixo São Francisco, de viagens com passageiros pagantes, ligados ao TRAF - Turismo Rural na Agricultura Familiar, integrado a atividades com diversas comunidades;

b) O cancelamento de eventos culturais, já tradicionais de exibição de filmes, pelo Projeto Cine Beira Rio® - Cinema Itinerante do Baixo São Francisco.

c) Navegações de rotina tiveram que ser canceladas.

Com respeito à viagem de avaliação, tivemos os prejuízos abaixo:

a) O dano total da pintura de fundo do casco da canoa, o que obrigará a nova operação de encalhe em Piaçabuçu, AL, significando um período de cerca de 05 (cinco) dias no mínimo com a embarcação no estaleiro, adicionando-se ainda dois dias para a manobra de transferência e retorno ao porto de Brejo Grande, SE. Incidirão no prejuízo: despesas com compra de tintas, rolos e trinchas especiais para pintura, solventes, material de limpeza, lixas, combustível para deslocamentos, diárias de equipe engajada na operação, revisão do motor da lancha de apoio, que trabalhou em condições extremas, aspirando areia pelo sistema de refrigeração (o motor deverá ser levado para Aracaju, e para tanto há despesas de frete).

Nota: no início do ano, segundo convocação da ANA, via Comitê da Bacia do São Francisco, tivemos a instrução de encaminhar para a agência, oficio onde seriam listados os prejuízos provocados pela situação estabelecida, e valores para o devido ressarcimento. A Sociedade Canoa de Tolda enviou para o Sr. Joaquim Gondim, da ANA, com cópia para o CBHSF e diversas outras entidades o ofício CT-008/08 de 31 de janeiro de 2008 contendo o solicitado[61].

---

[60] As viagens planejadas fazem parte do projeto Rota das Canoas® - Navegações Tradicionais do Baixo São Francisco, hoje em tramitação no Programa Monumenta/IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (ver anexo – Rota das Canoas – Descritivo). O Projeto Rota das Canoas é destinado a manter a canoa de tolda Luzitânia, um dos mais significativos símbolos do patrimônio histórico naval e afetivo do Baixo São Francisco, restaurado de forma exemplar, ao longo de 10 (dez) anos de longa jornada. Nas condições do período de janeiro a abril a navegação no trecho acima de Penedo em condições mínimas de operação normal, com passageiros a bordo dentro de um regime de cumprimento de horários, etapas e outras programações, e lembrando que a canoa Luzitânia é um patrimônio único, de valor inestimável e impossível de ser protegido por seguro.

[61] No dia 12 de maio recebemos da CHESF o ofício CE-SOC-029/2008 de 07 de maio de 2008, assinado pelo Sr. João Henrique Franklin Neto, onde consta que a empresa não poderá ressarcir os prejuízos pois a mesma não tem previsão de recursos para situações desta natureza.